

LA GUERRE SOUS-MARINE AU COMMERCE

THÈSE DE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 12 mars 1934 à 14 heures

PAR

Jacques LOUVARD

Élève de l'École des Sciences Politiques

Président : M. GIDEL, professeur.

Suffragants { *MM. DE GEOUFFRE DE LA PRADELLE, professeur.*
BASDEVANT, professeur.

LIBRAIRIE
DU
RECUEIL SIREY

(SOCIÉTÉ ANONYME)

22, Rue Soufflot, PARIS, 5^e

1934



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41550428_0037

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

LA GUERRE SOUS-MARINE AU COMMERCE

THÈSE DE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 12 mars 1934 à 14 heures

PAR

Jacques LOUVARD

Élève de l'École des Sciences Politiques

Président : M. GIDEL, professeur.

Suffragants { MM. DE GEOUFFRE DE LA PRADELLE, *professeur.*
BASDEVANT, *professeur.*

LIBRAIRIE
DU
RECUEIL SIREY
(SOCIÉTÉ ANONYME)
22, Rue Soufflot, PARIS, 5^e
1934



LA GUERRE SOUS-MARINE AU COMMERCE

PREMIÈRE PARTIE

LA GUERRE AU COMMERCE

« Le trident de Neptune est toujours le sceptre du monde. »

La guerre au commerce a pour *but d'affamer l'ennemi* par la pression du Blocus, au moyen de l'utilisation économique des flottes militaires.

Il s'agit d'arrêter la vie matérielle de la nation adverse en paralysant son commerce, pour l'obliger faute de ressources à déposer les armes, en bloquant ou en détruisant les approvisionnements destinés à l'ennemi et nécessaires à la conduite des opérations de guerre. En un mot on veut avoir raison de l'adversaire par la famine, *famine alimentaire* en le privant des vivres nécessaires à la nourriture de la population combattante et civile, *famine industrielle* en le privant des matières premières nécessaires aux armements.

Affamer l'ennemi, tel est le but essentiel de la guerre au commerce : guerre d'usure matérielle, atteignant sans distinction l'ensemble de la population.

Jusqu'à l'abolition de la Guerre de Course en 1856 au Congrès de Paris, l'histoire de la guerre au commerce est constituée par les exploits des corsaires, belligérants

privés munis de lettres de marque leur permettant de s'emparer des navires marchands ennemis.

La délivrance abusive de ces lettres de marque a souvent fait dégénérer la Course en piraterie : les fameux *flibustiers* des Antilles, qui se sont rendus si tristement célèbres dans les mers du Sud au ^{xvii}^e siècle, étaient munis de lettres de marque régulièrement délivrées par les gouverneurs des Colonies françaises.

Malgré ces excès manifestes — dont le récit d'ailleurs ne manque pas de pittoresque, et qui sont au fond moins barbares que les bombardements aériens ou les gaz asphyxiants qui nous attendent demain — *on n'a en réalité aboli la Course que le jour où le développement des marines militaires a permis de se passer de la collaboration privée*. C'est que les Etats ont aujourd'hui un autre moyen d'utiliser les navires de commerce en temps de guerre, comme marine auxiliaire militarisée et intégrée dans leurs flottes de guerre.

Il n'y a donc plus de Course en tant que Course privée : la Course moderne, et c'est dans ce sens que nous emploierons ce terme, c'est la guerre maritime commerciale, avec les modifications techniques et juridiques que le sous-marin y amenait hier, et que l'Aviation y amènera demain.

Le moyen dont on se sert aujourd'hui pour lutter contre le commerce ennemi, c'est l'*utilisation économique des flottes de guerre*. La guerre maritime n'est pas seulement une lutte entre deux flottes militaires : elle est aussi et surtout dirigée contre le commerce ennemi. Comme le remarque M. Charles Dupuis, « restreindre la lutte aux forces militaires des Belligérants n'a jamais

été qu'une belle illusion propagée par la philosophie du XVIII^e siècle ».

La dernière guerre a surabondamment démontré l'importance de la puissance maritime au point de vue économique : désormais la mission essentielle des flottes de guerre est de protéger ou de combattre les communications maritimes des puissances en conflit. Les marines militaires deviendraient presque inutiles — s'il leur fallait respecter la propriété privée sur mer.

De 1914 à 1918 la flotte de guerre a joué le rôle d'arme économique : malgré son immense puissance militaire, l'Allemagne s'est trouvée constamment gênée et finalement acculée à la défaite par la pression irrésistible du blocus maritime, privée qu'elle était par les flottes alliées de la maîtrise de la surface de la mer.

La guerre navale perd de plus en plus le caractère de guerre militaire. Les possibilités techniques et les prétentions juridiques des navires de guerre vis-à-vis des bâtiments de commerce sont beaucoup plus considérables qu'autrefois : les croiseurs modernes — de surface, sous-marins ou aériens — prennent la place des Corsaires de jadis, mais combien mieux armés et plus rapides!

Cette première partie consacrée à la guerre au commerce en général sera divisée en trois chapitres, traitant successivement de l'importance moderne de la guerre au commerce, du problème de la Liberté des Mers et des Positions Diplomatiques des Grandes Puissances.

La seconde partie — partie centrale du sujet — com-

prendra l'étude proprement dite de la guerre sous-marine commerciale.

Enfin dans la troisième partie, on étudiera les Transformations modernes de la guerre de Course par l'intervention des armes nouvelles, sous-marins et aviation

CHAPITRE PREMIER

IMPORTANCE DE LA GUERRE AU COMMERCE

« On ne peut — sans la mer — soutenir
la guerre ».

Cette phrase que Richelieu prononçait en 1626 devant l'Assemblée des Notables est aujourd'hui plus vraie que jamais. Les progrès techniques d'une civilisation matérielle dont nous croyons devoir être fiers — en rendant les guerres plus meurtrières et plus terribles — mettent au premier plan des nécessités militaires la lutte commerciale et économique.

C'est ce que nous allons voir en étudiant d'abord les besoins matériels grandissants des guerres modernes, ensuite l'évolution de l'économie mondiale, et enfin la notion actuelle de la guerre.

I. — BESOINS MATÉRIELS GRANDISSANTS DES GUERRES MODERNES.

Avant d'étudier plus spécialement la lutte économique de 1914 à 1918, on doit constater — c'est une caractéristique de notre époque — une *extension considérable des besoins militaires*, tant au point de vue du nombre des choses nécessaires à la conduite de la guerre, que des quantités de plus en plus grandes de richesses qui y sont consommées.

Les besoins militaires se sont d'abord étendus en

nombre : les choses utilisables pour la guerre sont de plus en plus nombreuses, c'est une conséquence directe des perfectionnements scientifiques et des progrès dans l'art de détruire. Quantité de produits que l'on croyait être uniquement aptes à des usages civils et pacifiques se sont révélés de 1914 à 1918 éminemment utilisables à des fins militaires. Rien n'est plus instructif à cet égard que de jeter un coup d'œil sur les transformations du Droit de la Contrebande de guerre durant le dernier conflit. L'ancienne « liste libre » de la Déclaration de Londres de 1909 comprenait entre autres choses le coton brut, le caoutchouc, les minerais et l'ammoniaque, tous produits qui étaient censés ne pas pouvoir servir à la guerre!

Finalement tous ces produits — et bien d'autres — ont été au cours de la lutte intégrés dans la Théorie de la Contrebande. Avec les progrès de la science et notamment de la chimie de guerre en Allemagne, il ne reste plus rien de l'ancienne « liste libre » de Londres : au terme de l'évolution, tout est saisissable comme Contrebande, parce que tout est utilisable pour la guerre.

Les besoins militaires se sont aussi étendus en quantité : la guerre moderne engendre d'effroyables consommations de richesses, c'est une terrible destructrice de biens économiques.

Comme combustible, le charbon est aujourd'hui en grande partie remplacé par le pétrole : la Marine, l'Aviation et l'Armée motorisée consomment du pétrole. D'où un problème angoissant pour les Etats non producteurs, comme la France, l'Italie, l'Angleterre et le Japon; une véritable politique du pétrole, politique

d'achat et de transport, est absolument nécessaire à leur défense nationale. En général on adopte la solution du stockage pour une année de guerre, ce qui nécessite la construction d'abris souterrains contre les attaques aériennes dans les grands ports de guerre et dans les principaux centres de mobilisation.

Ne dit-on pas qu'en cas de conflit la France devrait importer 4.300.000 tonnes de pétrole par année de guerre? *Le pétrole est véritablement le pain de la guerre moderne* : à la lumière de ces nécessités économiques, on s'explique plus facilement certains faits politiques tels que les amabilités et les sourires que le fascisme italien prodigue aux Soviets — gros producteurs de pétrole.

Il faut donc stocker du pétrole dès le temps de paix; il faut aussi stocker des munitions et du matériel de guerre, stocks que les progrès techniques rendent rapidement caducs, et qui nécessitent assez fréquemment un renouvellement onéreux.

En ce qui concerne les vivres — l'équilibre merveilleux entre l'agriculture et l'industrie qui caractérise l'économie française favorise particulièrement notre pays. Des nécessités d'ordre stratégique et militaire expliquent certaines politiques récentes poursuivies avec une admirable ténacité : nous voulons parler de la bataille du blé en Italie et du Plan quinquennal d'industrie lourde en U. R. S. S.

Cette formidable extension des besoins militaires entraîne dès le temps de paix une intensive préparation industrielle et économique à la guerre. Faute d'organisation préalable il a fallu en 1914 créer de toutes pièces le mécanisme compliqué de la lutte économique.

Moins brillante et surtout *moins apparente* que la guerre militaire, la guerre économique n'en met pas moins en jeu la vie des nations.

« Tandis que l'attention du monde se fixait sur le déploiement des forces engagées, écrit si justement l'Amiral Consett, une autre bataille sans éclat se livrait, terrible dans son impitoyable passivité. Pendant plus de deux ans l'Allemagne soutint contre nous une lutte économique inégale; elle souffrit de la famine et en triompha... »

Dans l'histoire de la lutte économique de 1914 à 1918 il faut essentiellement distinguer deux parties. Dans une première période, jusqu'à l'entrée en guerre des Etats-Unis, l'Allemagne peut se ravitailler malgré le blocus par l'intermédiaire des neutres complaisants de l'Europe du Nord : les Alliés réagissent mollement, surtout par crainte de difficultés diplomatiques avec l'Amérique. La coupable complaisance de nombreux commerçants anglais — commerçants avant d'être Anglais — permet aux belligérants germaniques de se ravitailler avec des produits venant d'Angleterre par l'intermédiaire des ports hollandais et scandinaves.

Il faut lire les révélations de l'Amiral Consett à ce sujet dans son livre si intéressant : *The triumph of unarmed forces*. Nous en extrayons ce passage significatif :

« La situation de l'Allemagne devint vraiment critique avant les moissons de 1916 et de 1917. Il s'en fallut de peu que l'Allemagne ne succombât rapidement, mais ce peu c'est de nous qu'elle l'obtint, grâce à nos importations aux pays scandinaves... *Notre misérable et déshonorant commerce prolongea la guerre...* »

Donc jusqu'en 1917 le Blocus allié laisse des trous : l'Allemagne peut se ravitailler en Hollande et chez les Scandinaves en grande partie avec des produits anglais ! La guerre se serait terminée plus tôt, si le Blocus allié avait été vraiment effectif.

Mais à l'entrée en guerre des Etats-Unis, la situation change du tout au tout : il n'y a plus de neutres puissants à ménager, *on réalise alors la guerre économique intégrale par un contingentement féroce des neutres et un embargo général* sur les marchandises américaines à destination des ports nord-européens.

Après quelques mois de guerre, les Etats-Unis donnent l'exemple en mettant un embargo strict sur tous les articles non nécessaires aux pays scandinaves et à la Hollande : le 7 mai 1917, le Sénat américain vote une résolution dans ce sens autorisant le Président à mettre l'embargo sur les exportations destinées aux neutres d'Europe. Mais ce blocus total de l'Allemagne enfin réalisé agit deux ans et demi trop tard !

Les effets de la guerre économique et du Blocus sont d'une ampleur gigantesque : du côté allié, ce sont les destructions massives de tonnage causés par la guerre sous-marine sans restriction ; du côté des Empires Centraux, le commerce extérieur de l'Allemagne est réduit au septième de son niveau normal (833 millions de marks en 1913, 133 millions de marks en 1918).

Il est fort intéressant de lire dans l'*Histoire du Blocus Naval* de M. Guichard comment l'Allemagne s'est tirée d'affaire en face de la guerre commerciale qui lui coupait ses approvisionnements. Le gouvernement impérial a

eu à faire face à des problèmes industriels et à des problèmes alimentaires, dont voici quelques exemples :

Au point de vue industriel, les chimistes allemands ont fait merveille : on a substitué pour la fabrication des explosifs la cellulose nitrée extraite de la pâte de bois à la nitro-glycérine, à partir du moment où le coton a été déclaré par les Alliés contrebande de guerre.

Au point de vue alimentaire, la fabrication de l'ammoniaque synthétique a paré dans une certaine mesure au manque de nitrates chiliens pour la culture du blé. La pénurie de matières grasses a été particulièrement tragique : on a recherché des « *Ersatz* » curieux par le traitement chimique des os, des produits d'éclairissage, des eaux résiduaires, etc...

C'est principalement la population civile allemande qui a souffert du blocus allié, surtout les petits bourgeois et les ouvriers des centres industriels. L'Allemagne a réussi à assurer jusqu'à l'armistice le ravitaillement de ses armées en vivres et en matériel.

L'ampleur de la lutte économique caractérise les grandes perturbations mondiales et les duels à mort entre puissances politiques : la situation de la guerre de 1914 s'était déjà présentée — toutes proportions gardées — au moment des guerres de la Révolution et de l'Empire.

La guerre économique se superpose ainsi à la guerre des armes et l'alimente. L'importance du Blocus maritime — transformé il est vrai comme nous le verrons — est plus grande que jamais. Malgré les sensationnels progrès de l'Aviation, la mer continue à dominer les relations humaines :

« Le trident de Neptune est toujours le spectre du monde ».

Nous allons maintenant examiner ces besoins matériels des guerres modernes, d'abord dans le cadre économique, puis dans le cadre militaire.

II. — EVOLUTION DE L'ÉCONOMIE MONDIALE.

Le XIX^e siècle a été le siècle de l'économie libérale et de la Division internationale du Travail; il semble qu'aujourd'hui nous assistons à une évolution inverse qui du point de vue de l'économie militaire serait susceptible dans l'avenir de modifier radicalement les conditions des conflits futurs.

Avec la Division internationale du Travail que nous avons hérité du XIX^e siècle, les nations sont économiquement spécialisées. Il en résulte qu'aucun Etat moderne ne peut se suffire à lui-même : les pays industriels ne peuvent se passer des pays agricoles, et réciproquement. C'est de là qu'est venue l'importance moderne énorme de la guerre au commerce : un immense réseau d'échanges englobant tout l'univers s'est édifié au cours du XIX^e siècle; si un Etat est retranché brusquement et complètement de cette organisation, il se produit inévitablement des troubles dans sa vie économique.

Actuellement le monde semble vouloir réagir contre cet héritage du siècle précédent. On vante beaucoup moins — on ne vante même plus du tout — la sacrosainte économie libérale de nos aînés. Les puissances politiques cherchent à se renfermer dans des cadres

économiques étroits; nous sommes en train d'évoluer *vers des types d'économie fermées à caractère autarchique.*

De cette évolution nous voyons la manifestation concrète dans *deux séries de phénomènes inverses et symétriques.* D'une part les pays surindustrialisés par le machinisme reviennent partiellement à l'agriculture : c'est la protection douanière des produits agricoles anglais, qui consacre le renversement de toute une pratique économique; et c'est aussi le cas de la jeune Allemagne où la politique agricole du national-socialisme est à cet égard caractéristique. D'autre part les pays neufs restés au stade agricole cherchent à s'industrialiser à leur tour : cela est manifeste en Extrême-Orient, et surtout en U. R. S. S. où le fameux plan quinquennal entièrement basé sur l'industrie lourde a pour but avoué de permettre à la jeune économie soviétique de se passer des économies étrangères capitalistes.

Quel est donc le point d'aboutissement de cette évolution? Dès maintenant nous pouvons presque prévoir que, si le XIX^e siècle a été le siècle de l'économie libérale et de la division internationale du travail, le XX^e siècle sera un siècle d'économies fermées — d'*autarchies* pour employer l'expression d'usage — où les différentes nations vivront économiquement repliées sur elles-mêmes.

Or toute économie fermée — tout système d'Autarchie — a pour but essentiel de se passer de l'étranger. Et c'est ici qu'apparaît l'intérêt considérable de cette évolution : la guerre au commerce n'aurait aucune prise sur un Etat vivant *en vase clos*, qui par définition se passerait de tout approvisionnement étranger.

D'ailleurs, le grand prédicateur de l'économie fer-

mée — Frédéric List — en échafaudant sa théorie de l'économie nationale complexe et intégrale, travaillait dans un but militaire en vue de la préparation économique à la guerre de la nation allemande. En 1934, dans un monde compartimenté plus que jamais et tout hérissé de barrières douanières, *les vieilles idées de Frédéric List sont d'un précurseur et d'un prophète.*

Donc si les besoins matériels des guerres modernes sont de plus en plus considérables, il ne faut pas oublier que l'évolution économique contemporaine dans le sens autarchique est de nature à apporter dans l'avenir un correctif important aux conditions des guerres futures.

III. — ÉVOLUTION DE LA GUERRE MODERNE.

En passant du cadre économique au cadre militaire, nous nous trouvons en présence d'une évolution non moins intéressante. La guerre se fait aujourd'hui de nation à nation autant que d'armée à armée. De plus en plus la guerre n'a lieu que pour la défense des intérêts économiques vitaux des nations en conflit.

Au lieu de voir dans la volonté humaine — particulière ou collective — la cause génératrice des guerres, ne peut-on pas leur supposer des causes économiques profondes? Le jeu des forces économiques, dont nous ignorons le mécanisme, nous surpasse : toutes nos affirmations théoriques ne sont en cette matière que des aveux d'impuissance masquant une ignorance presque complète. Pourquoi ne pas considérer les hommes *qui passent* comme de simples instruments inconscients des réalités et des forces économiques *qui demeurent*?

De toutes façons nous pouvons nous baser sur une

idée générale : c'est que *la guerre moderne met en jeu l'existence de la nation entière mobilisée pour la défense de ses intérêts économiques vitaux*. C'est ce qu'on pourrait appeler le caractère « totalitaire » de la guerre moderne, qui est une guerre de peuples et une guerre totale :

La guerre moderne est une guerre de peuples. Les guerres d'autrefois étaient des guerres localisées : localisées géographiquement par la limitation du conflit à une petite partie du territoire; localisées « ethniquement » en quelque sorte par le système des armées de métier se battant aux frontières, pendant que le reste de la population ne s'apercevait même pas de la guerre.

Cet heureux temps n'est plus... Les « guerres d'Enfer » de la Révolution et de l'Empire ont été le début d'une évolution qui ne s'est pas arrêtée en si bon chemin. Aujourd'hui nous assistons à une extension de la guerre. La guerre subit une extension géographique : l'aviation de bombardement menace tout le territoire du pays. La guerre subit aussi une extension « ethnique », en ce sens que toute la population est menacée par la guerre aéro-chimique et bactériologique, et que toute la population est mobilisée pour la défense éventuelle de l'Etat.

Vues sous cet angle peu réjouissant, les guerres d'autrefois nous paraissent des jeux d'enfants bien innocents : c'est la rançon de ce qu'on appelle le progrès...

La guerre moderne est aussi une guerre totale. Il se produit des phénomènes d'étatisme militaire qui poussent à une centralisation à outrance : le Gouvernement prend le contrôle de toute la vie économique du

pays. On met en œuvre la totalité des forces de la nation dans tous les domaines; toutes les ressources du pays sont mobilisées. La guerre n'est pas qu'une lutte militaire : c'est une lutte économique, industrielle, agricole, diplomatique, financière... Le conflit s'étend partout; toutes les personnes et toutes les choses participent à la guerre; la mobilisation industrielle est prévue dès le temps de paix.

L'énorme machine de guerre absorbe tout : c'est un véritable état de siège économique; toutes les énergies du pays sont mobilisées et tendues vers le but de guerre. Cette évolution, nettement perceptible en 1918, serait manifeste dans un conflit futur.

Le principe de la guerre au commerce trouve ici une justification intéressante : *la guerre au commerce, atteignant par la famine la nation entière, cadre admirablement avec le caractère totalitaire de la guerre moderne.*

Le conflit intéressant l'existence de la nation entière, sera légitime tout moyen qui forcera la population à se reconnaître vaincue, notamment l'interruption de sa vie économique et matérielle. La famine rendant la résistance impossible, la guerre au commerce est analogue au siège d'une ville, mais c'est ici la population d'un pays entier qui est assiégée et affamée.

Dans une guerre économique éventuelle, les belligérants joueraient le plus possible des armes nouvelles, sous-marins et aviation. Comme le reconnaît M. Politis, « la guerre est plus que jamais une lutte entre tous les membres et toutes les forces des nations belligérantes; plus son enjeu est grand, plus les armes employées sont meurtrières et destructrices... »

CHAPITRE II

LIBERTÉ DES MERS

La guerre au commerce est-elle conciliable avec le principe de la liberté des mers? L'étude de cette question a engendré une véritable débauche de littérature, due à l'imprécision du terme de « liberté des mers ». Il importe d'abord de savoir ce que l'on entend exactement par cette expression :

D'une façon tout à fait générale, on voit à ce sujet s'opposer deux points de vue, le point de vue militaire et le point de vue juridique. Pour l'amiral Castex, qui raisonne en militaire et qui se place au point de vue pratique, la liberté des mers est en temps de guerre une *question de fait*, un *problème de force* :

« En temps de guerre, la mer est au plus fort qui en chasse son adversaire; c'est à cet usage que servent les flottes de guerre. Et voilà tout. »

Au contraire pour le Professeur Gidel, qui raisonne en juriste et qui se place au point de vue théorique, la liberté des mers est une *question de droit*. Le problème se complique alors singulièrement : dans cette conception, l'affaire du *Lotus* devient une controverse sur la portée du principe en temps de paix au point de vue pénal; et la question de l'emploi des sous-marins en temps de guerre rentre également dans le problème de la liberté des mers.

Nous nous trouvons en présence de deux principes juridiques invoqués par deux intérêts contradictoires en conflit : il s'agit de concilier si possible le principe de paix de liberté du commerce, invoqué par les Neutres commerçants et le principe de guerre de saisie de la propriété privée sur mer invoqué par les Belligérants.

En apparence la question de la liberté des mers est donc un *problème d'équilibre juridique* entre ces deux principes opposés. Mais en réalité, *ce problème se ramène à une opposition d'intérêts pratiques entre neutres et belligérants* en temps de guerre. C'est cette opposition d'intérêts que nous allons constamment retrouver en étudiant successivement la théorie de la Guerre au commerce, la théorie de la Liberté Commerciale, le système transactionnel de la Déclaration de Londres, et l'évolution historique des droits des Neutres.

I. — THÉORIE DE LA GUERRE AU COMMERCE.

« Nourrir les populations, c'est nourrir la guerre. »

(*National Review*).

La théorie de la guerre au commerce constitue le point de vue du Belligérant. Historiquement elle se rattache aux prétentions sur la propriété de la haute mer qui ont été successivement soutenues par Venise, par les Portugais et les Espagnols, et par l'Angleterre.

Le *Mare Clausum* de Selden publié en 1631 est la réplique britannique au *Mare Liberum* du Hollandais Grotius : toute la théorie de Selden est basée sur la notion de mer historique britannique. A cette époque la question du salut dans les mers britanniques revêt une importance énorme et engendre fréquemment des

combats sanglants : les Anglais sont constamment en difficultés au ^{xvii}^e siècle avec les Hollandais et les Français, qui refusent parfois de les saluer par le salut de soumission — en amenant le pavillon et les voiles hautes.

Si depuis la fin du ^{xvii}^e siècle le principe de la liberté de la haute mer est incontesté, le Droit de Prise n'en subsiste pas moins plus vivace que jamais, malgré la traditionnelle opposition Américaine Quels sont donc les arguments d'ordre juridique et pratique invoqués par la Doctrine de la guerre au Commerce et les partisans du Droit de Prise?

Ce qui constitue la base juridique du droit de saisie, c'est le *principe de capture sur mer* de la propriété privée ennemie et de la propriété privée neutre destinée à l'ennemi dans certains cas. Ce principe de capture sur mer semble en contradiction avec le principe de respect de la propriété privée ennemie sur terre; mais en fait la propriété privée en cas de guerre n'est pas aujourd'hui plus protégée sur terre que sur mer.

Normalement — dans le Droit Classique des Prises — la propriété ennemie est toujours saisissable, tandis que la propriété neutre ne connaît que les deux cas de saisie du Blocus et de la Contrebande de guerre. Pratiquement il n'en est plus du tout ainsi depuis les extensions des Droits des Belligérants survenues pendant le dernier conflit : comme nous le verrons plus loin, ce qui est aujourd'hui saisissable, c'est toute propriété privée quelconque destinée — ou ce qui est encore plus grave — *présumée destinée à l'ennemi*.

Les partisans de la guerre au commerce invoquent en outre des arguments d'ordre pratique : c'est qu'il n'y a

pas de guerre militaire sans guerre commerciale, que pour atteindre l'ennemi il faut frapper le neutre, et que dans la guerre totale de notre époque le ravitaillement marchand doit être considéré comme une opération militaire.

« *A military war and a commercial peace is a thing not yet seen in the world* », disait Sir W. Scott. Il n'y a *pas* de guerre militaire sans guerre commerciale : comme M. Charles Dupuis l'a démontré dans ses lumineuses études sur la guerre maritime, le droit de capture est nécessaire, sous peine de réduire la guerre maritime à n'être que le prélude et l'auxiliaire de la guerre continentale. Pour amener la soumission de l'adversaire, la destruction des forces armées ne suffit pas, il faut la désorganisation de la vie nationale par la famine.

L'objet propre de la guerre navale est de priver l'adversaire de l'usage des routes maritimes essentielles : pour atteindre ce but, il faut que le commerce soit suspendu et que la propriété privée soit atteinte; autrement il n'y aurait pas de guerre maritime. L'objet de la guerre est d'établir en fait le droit du plus fort par tous les moyens possibles : l'histoire nous enseigne — surtout l'histoire contemporaine la plus récente — que le choix entre ces moyens n'est jamais une question de justice et d'humanité.

M. Denys Cochin — ministre du Blocus — disait le 30 mars 1917 à la Chambre des Députés :

« Si la guerre était ce qu'elle a été dans des temps plus chevaleresques, nous serions incapables de l'esprit de représailles. Nous devons priver l'Allemagne non seulement de nourriture, mais de toutes les matières qui peuvent servir à la guerre. *Nous devons lui ôter non*

pas seulement le pain de la bouche, mais les armes de la main. »

La guerre au commerce trouve sa justification pratique dans la *loi de la nécessité*, qui est toujours la loi suprême de la guerre : la pratique du Droit de Prise est *utile* aux intérêts des Belligérants. La guerre militaire sans guerre commerciale est une chimère : « *There is no such thing as war for armies and peace for commerce* » (Lord Kenyon).

La lutte sur mer atteint les belligérants et rejait sur les neutres. C'est ce qu'explique encore M. Charles Dupuis dans ses ouvrages sur la Guerre Maritime :

« Les belligérants pour contraindre l'ennemi à céder prétendent lui interdire l'usage de la mer : cette interdiction a pour sanction nécessaire la capture et la confiscation des navires de commerce et même dans certains cas des cargaisons ennemies. Pour éluder l'interdiction, les ennemis s'adressent aux neutres. Les neutres servent le belligérant dont ils couvrent le commerce : ils nuisent à son adversaire. *Le belligérant lésé pour atteindre l'ennemi doit frapper le neutre.* »

D'ailleurs les commerçants neutres — fussent-ils d'outre Atlantique — sont-ils vraiment si dignes de pitié? Que penser de ceux qui, à l'abri d'une déclaration commode de neutralité, s'enrichissent et spéculent sur les tombes des combattants, à la mort desquels ils travaillent en aidant de leur concours à la continuation de la guerre?

Enfin — c'est un dernier argument en faveur de la guerre au commerce — le droit de Prise et même de Destruction est conforme au caractère total de la

guerre moderne : *c'est l'adjonction de la lutte économique intégrale à la lutte militaire sans restriction.* Il est même possible de donner à ces constatations de fait le soutien d'un raisonnement juridique, en considérant le ravitaillement marchand de l'ennemi comme une opération militaire. Nous retrouverons plus loin — à propos de la guerre sous-marine — cette idée très intéressante.

II. — THÉORIE DE LA LIBERTÉ COMMERCIALE.

En opposition absolue avec la Doctrine de la guerre au commerce, la théorie de la liberté commerciale constitue le point de vue du neutre commerçant. Elle se rattache historiquement au vénérable *Mare liberum* du Hollandais Grotius, écrit contre les Portugais et finalement publié en 1609 contre les prétentions britanniques à la domination de la haute mer.

Après la controverse anglo-hollandaise du XVII^e siècle, on voit s'affirmer à la fin du XVIII^e siècle une conception nouvelle : on demande l'*immunité totale de la propriété privée*; des critiques s'élèvent contre la légitimité de la capture sur mer. L'abbé de Mably en 1748, et surtout Jean-Jacques Rousseau dans le *Contrat social* prônent l'abolition de la Course et même de toute guerre au commerce : la guerre étant une relation d'État à État, les particuliers ne doivent pas souffrir de la guerre.

De Boeck en 1882 reprend ces idées avec vigueur : « Après la Déclaration de Paris et l'abolition de la Course, la franchise du pavillon neutre est désormais un fait acquis et irrévocable... Le terme final du progrès à réaliser est l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sous *pavillon ennemi*. La conscience s'étonne

et se révolte quand on lit en tête des instructions adressées à la flotte au début d'une guerre maritime : Vous courrez sus aux bâtiments de commerce ennemis .. »

C'est ce courant d'idées libérales — remontant à Rousseau et à la philosophie du XVIII^e siècle — qui aboutit aux conceptions américaines actuelles sur la Liberté des Mers, et à la proposition Hoover de 1929 que nous retrouverons plus loin. Le but est toujours le même, c'est l'immunité totale de la propriété privée même ennemie sur mer.

En faveur de cette théorie de la Liberté Commerciale, on a donné quantité d'arguments que l'on peut ranger sous cinq rubriques :

En premier lieu, un argument d'ordre humanitaire, fréquent sous la plume des publicistes américains : la guerre au commerce affame la population civile. La proposition Hoover sur le « *Food supply* » est basée sur cette considération.

« La population paisible est frappée aux sources mêmes de la vie, écrit Dumas dans ses *Aspects économiques du Droit de Prise*. Les générations nouvelles, qui ne sont pas encore conscientes de la lutte, en subissent le contre-coup... la famine fait plus de victimes que les balles. »

En second lieu, un argument juridique emprunté à la philosophie du XVIII^e siècle : la guerre est une relation d'Etat à Etat, selon la formule de Jean-Jacques Rousseau. Tout rapport de violence doit être limité aux armées en présence, les non combattants pas plus que les neutres ne doivent souffrir de la guerre. L'institution de la Course est ainsi considérée comme un vestige

de l'ancienne conception de la guerre, la guerre étant devenue, non plus une guerre privée d'individu à individu, mais une guerre publique d'État à État, « *bellum omnium contra omnes* ».

Cette théorie de Jean-Jacques Rousseau — fréquemment reprise au cours du XIX^e siècle, est très belle, mais elle est malheureusement en contradiction avec les faits. En réalité les habitants paisibles voisins des champs de bataille voient leurs propriétés détruites et leurs vies souvent menacées; les navires marchands sont susceptibles de capture et leurs équipages peuvent être faits prisonniers de guerre. Avec la guerre aérochimique qu'on nous promet pour demain, la population paisible et non combattante serait aussi exposée que les militaires, qui eux seraient du moins mieux défendus. Dans ces conditions, peut-on encore sérieusement parler des solennelles formules de Rousseau, de la guerre relation d'État à État ne faisant pas souffrir les particuliers?

En troisième lieu les partisans de la Liberté Commerciale présentent un argument d'ordre économique : se basant sur la solidarité internationale du commerce mondial, ils affirment que la guerre au commerce rejaillit sur la prospérité du belligérant qui en use à l'égard de son adversaire. C'est ainsi que de Boeck en 1882 reprend la phrase fameuse de Bastiat dans ses *Harmonies économiques* : « Le bien de chacun favorise le bien de tous, comme le bien de tous favorise le bien de chacun ». Il serait par trop cruel d'insister sur cette vieille formule de l'économie libérale; le moins qu'on en puisse dire est qu'elle *date* un peu aujourd'hui...

En quatrième lieu, on invoque un argument histo-

rique : tout l'effort des siècles, nous dit-on, tend à la suppression du Droit de Prise; la civilisation humaine est en constante évolution vers le respect de la liberté individuelle et de la propriété privée. Cette philosophie séduisante *a pu être vraie*; mais actuellement nous assistons à une évolution inverse presque universelle — sauf dans quelques pays encore privilégiés comme le nôtre — tant au point de vue du respect de la liberté individuelle que de la propriété privée. C'est évidemment un retour en arrière, mais l'histoire est un perpétuel recommencement.

Enfin en cinquième lieu, les adversaires de la Guerre au commerce font état de considérations pratiques sur l'inutilité du Droit de Prise. La guerre au commerce n'a jamais obtenu de résultats décisifs : la ruine de certaines fortunes privées est sans influence sur l'issue de la lutte; les exploits des corsaires français ont toujours finalement échoué contre le commerce anglais. « Aucun grand pays, dit Lord Palmerston, n'a jamais été vaincu par l'effet des pertes privées ». Et Dumas renchérit : « L'exercice du droit de prise n'a fixé le sort d'aucune guerre ».

La thèse de Dumas, hostile à la guerre au commerce, très brillamment exposée d'ailleurs dans ses *Aspects économiques du Droit de Prise* est à base de considérations économiques et pratiques. Au point de vue militaire, dit-il, la guerre au commerce peut faire illusion à cause du préjudice causé à l'ennemi; mais au point de vue économique, elle est inefficace — parce que le commerce du capteur n'est au fond pas moins éprouvé. Dumas condamne donc la guerre au commerce, entraînant des pertes économiques considérables et inutiles,

qui ne décident pas de la lutte. Soit sous la forme du Droit de Prise, soit sous la forme destructrice des attaques sous-marines et aériennes, la guerre au commerce ne suffit pas à forcer la victoire ni à ruiner l'adversaire.

Il est vrai que la Course classique n'a jamais donné de résultats décisifs; il est vrai que l'énergie commerciale de l'Angleterre a triomphé des exploits des corsaires français et tout récemment des sous-marins allemands. Mais la guerre de Course — si elle n'est pas un facteur *décisif* est cependant un facteur *non négligeable* dans la conduite de la guerre.

D'autant plus que la Course d'aujourd'hui utilise des armes nouvelles : il ne faut pas oublier que la guerre sous-marine a failli réussir en avril 1917, et que les progrès de l'Aviation offrent des possibilités considérables aux opérations contre le commerce.

Pour terminer cette étude critique de la théorie de la Liberté Commerciale, il nous faut dire quelques mots des Doctrines nouvelles qui — en liaison avec les idées américaines sur la liberté des mers que nous retrouvons plus loin — prétendent interdire la guerre au commerce.

Ces théories partent d'une *idée de copropriété de la haute mer* : la haute mer serait une sphère de souveraineté généralisée, une zone d'activité commune, une sorte de *condominium*. Et il appartiendrait à la communauté des Puissances de fixer les conditions de son usage.

La thèse de la mer « *condominée* », comme le remarque M. Le Commissaire en chef Alessandri dans un

article de la *Revue Maritime* 1933 consacré à « *La mer dans le Droit International* », a pour but de neutraliser la haute mer en cas d'hostilité, et d'assurer la liberté de la mer en en confiant la garde aux nations neutres. M. le Sénateur Bergeon, dans son ouvrage sur « *La liberté de la mer et le Désarmement naval* », réclame la liberté absolue de la mer en temps de guerre. L'Amiral Ratyé, dans « *Une doctrine française de la liberté des mers* », voudrait mettre la haute mer en cas de conflit sous le contrôle des neutres chargés d'y maintenir la liberté de la navigation, par délégation peut-être de la Société des Nations.

Il est facile de relever le caractère quelque peu utopique de ces merveilleux projets. D'abord il n'y aurait pas de véritable liberté de la mer : la police de la haute mer serait nécessairement faite par la marine militaire la plus puissante. Ce serait donc un retour indirect à la maîtrise de la mer au profit du plus fort — *et cela sous prétexte de liberté*; rien ne nous oblige vraiment à faire ainsi le jeu de l'impérialisme naval des Anglo-Saxons.

Ensuite il n'y a pas de souveraineté possible sur la haute mer, qui par sa nature ne peut pas être contrôlée. L'action de la Société des Nations, pas plus que celle des États, ne pourrait en fait s'exercer hors de la portée des canons des côtes ou des navires de guerre.

III. — SYSTÈME TRANSACTIONNEL DE LA DÉCLARATION DE LONDRES.

Peut-on concilier ces deux doctrines opposées de la Guerre au commerce et de la Liberté Commerciale? La déclaration de Londres de 1909 constitue une ten-

tative de système transactionnel : c'est un essai de maintien du principe de liberté commerciale, dans le cadre des théories restrictives de la Contrebande de guerre et du Blocus.

La Déclaration de Londres réglemente étroitement le Blocus qui doit être *réel et effectif*, et limite avec soin la Théorie de la Contrebande par le *système des listes*. Les marchandises sont réparties en trois groupes : la contrebande absolue (armes, munitions) est toujours saisissable; la contrebande relative (vivres) n'est saisissable que si elle est destinée aux forces militaires ennemies; enfin la fameuse « liste libre » dont nous avons déjà parlé contient les objets qui ne doivent jamais être saisis. C'est la reprise moderne de la célèbre distinction tripartite de Grotius.

Le contact de cette belle construction doctrinale avec les réalités et les nécessités de la guerre n'a pas été très heureux. Dès le début du conflit, le système bâtard et transactionnel de la Déclaration de Londres s'est effondré lamentablement. Ainsi s'est réalisée la prédiction de Lord Ellenborough à la Chambre des Lords en 1911 : « La Déclaration de Londres sera jetée à la mer dès le début des hostilités et ne comptera pour rien dans une guerre de vie et de mort entre deux grandes puissances ».

C'est que, si on écarte les extensions de la théorie de la Contrebande, notamment la continuité du voyage et la pratique des contingentements, cette théorie ne sert plus à rien : il est alors par trop facile aux ennemis de recevoir par les ports neutres ce dont ils ont besoin.

Par contre, le principe de capture sur mer une fois

admis, la guerre au commerce aboutit fatalement à l'arbitraire des Belligérants : il est impossible de sauvegarder le commerce neutre dans le cadre des théories de la Contrebande et du Blocus.

Les juristes de Londres, qui ont voulu en 1909 sauvegarder le commerce neutre en conservant le cadre de la guerre au commerce, n'ont abouti qu'à des constructions doctrinales impraticables, qu'on s'est empressé de laisser de côté la première fois où on a eu l'occasion de s'en servir. C'est vraiment un spectacle amusant que celui de ce prétendu « Droit de la guerre » qui ne vaut que pendant la paix!

Il ne faut pas se faire d'illusion : neutres et belligérants ne seront jamais d'accord sur la liste des objets de contrebande. *Pratiquement s'imposera toujours le point de vue de la puissance politique ayant pour elle la force navale et la maîtrise des mers.* L'extension récente de la Théorie de la Contrebande — par la volonté *unilatérale* du belligérant maître de la mer — est d'ailleurs dans la tradition britannique : notre pays en a souffert avant l'Allemagne de 1914. Pendant la Révolution française, le Cabinet anglais rangea les vivres dans la contrebande de guerre pour affamer la France révolutionnaire.

La conclusion à laquelle nous arrivons, et que nous retrouvons dans un remarquable article de M. Perrinjaquet paru sur cette question en 1915 dans la *Revue générale de Droit International Public*, c'est qu'il n'y a pas de conciliation possible entre les deux doctrines opposées de la Liberté Commerciale et de la Guerre au Commerce, l'application rigoureuse de la théorie de

la Contrebande aboutissant nécessairement à l'arbitraire des Belligérants.

Il faut donc opter entre les deux extrêmes : *ou bien la Liberté Commerciale totale* conforme aux idées américaines, *ou bien la guerre au commerce intégrale* dans laquelle les neutres sont à la merci des Belligérants.

Personnellement nous estimons que la Liberté Commerciale totale est une utopie, à moins que les neutres ne soient suffisamment puissants pour faire respecter leurs Droits *par la force*.

La guerre au Commerce — surtout telle qu'on l'entend aujourd'hui et qu'on la pratiquerait demain — est certes critiquable sur le plan théorique. L'arrêt de la vie économique de l'adversaire est cependant un moyen de pression — pas forcément décisif, mais *utile* — qui contribue au but de la guerre. En tout cas et quoiqu'on en pense, *la guerre au commerce constitue un fait*, et il nous semble parfaitement inutile de se rebeller contre un fait.

IV. — ÉVOLUTION HISTORIQUE DES DROITS DES NEUTRES.

Si la guerre au commerce a toujours été pratiquée, elle ne l'a pas toujours été de la même façon ni avec la même intensité. En particulier les Droits des Neutres ont subi dans l'histoire des variations considérables.

• Dans la conception primitive, le respect des neutres est une concession des belligérants : le premier aspect mis en relief de la neutralité est le *devoir* des neutres.

A partir du ^{xvii}e siècle les neutres commencent à s'organiser : mais c'est une neutralité encore exceptionnelle d'origine contractuelle, le neutre n'ayant de *droits* que dans la mesure d'un traité. Peu à peu les États neutres réclament un statut particulier au moyen de déclarations unilatérales de neutralité. L'évolution au cours du ^{xix}e siècle, après le temps d'arrêt des guerres napoléoniennes, est très favorable aux neutres : ce sont désormais leurs *droits* qui sont mis en relief. Le neutre à l'origine veut simplement s'épargner les coups ; plus tard au contraire *la neutralité est revendiquée comme une affaire*, dont le rendement commercial devient de plus en plus intéressant.

Mais les belligérants ne sont favorables au commerce des neutres que dans la mesure où ils en profitent. La Déclaration de Paris de 1856 interdisant la Course privée, et la période qui s'étend jusqu'à la Déclaration de Londres de 1909 marquent l'apogée des Droits des Neutres.

La guerre de 1914 est l'occasion d'une évolution accélérée en sens inverse, contraire aux neutres, souvent qualifiée de régression du Droit International — terme bien solennel — et qui constitue tout simplement une *réaction des intérêts militaires des Belligérants contre les intérêts pécuniaires des Neutres commerçants*. La restriction des Droits des Neutres de 1914 à 1918 peut se ramener à deux mouvements parallèles : extension de la théorie du Blocus du côté allemand, extension de la théorie de la Contrebande du côté allié.

Du côté allemand, c'est surtout une extension de la

théorie du Blocus, notamment par la constitution de *zones de guerre*, qui constituent *en fait* sinon en droit un *blocus fictif sous-marin* aboutissant à une *interdiction générale de navigation*. Nous retrouverons toutes ces idées à propos du Blocus sous-marin, et nous verrons comment la navigation sous-marine a révolutionné la théorie classique du Blocus.

Du côté allié, c'est plutôt une extension de la théorie de la contrebande de guerre, par le renversement du principe de liberté et l'*interdiction générale de commerce* avec l'Allemagne imposée aux neutres par les flottes alliées maîtresses de la mer. Cette extension se produit vis-à-vis des deux éléments de la contrebande de guerre : la détermination des objets de contrebande, et la détermination de la destination ennemie.

Nous avons vu comment la Déclaration de Londres avait réparti les marchandises en trois listes : finalement l'ancienne « liste libre », comprenant les objets soi-disant inutilisables pour la guerre, a disparu, absorbée par les deux autres. Il y a eu des négociations diplomatiques difficiles surtout pour le coton servant à la fabrication des explosifs, les Alliés se trouvant dans l'obligation de ménager les États-Unis exportateurs de coton. *Au terme de l'évolution, tout est contrebande de guerre, parce que tout est utilisable à des fins militaires.*

En ce qui concerne la destination ennemie, on substitue au principe de la preuve par le capteur une *série de présomptions* se rattachant à trois théories :

La théorie du *voyage continu* permet au belligérant maître de la mer d'arrêter toute cargaison de contrebande susceptible de parvenir à l'ennemi en emprun-

tant le territoire d'un État neutre voisin. C'est la prétention traditionnelle de l'Angleterre, lui permettant de saisir des marchandises à destination de ports neutres, sous prétexte de destination ennemie *camouflée*.

La théorie de l'*arrêt de marchandises* est une présomption généralisée de marchandises ennemies, dans le but d'empêcher tout commerce direct *ou indirect* des neutres avec l'adversaire. C'est le sens de la Déclaration franco-anglaise du 1^{er} mars 1915, portant interdiction générale de commerce avec l'Allemagne, en représailles contre la constitution de zones de guerre par blocus sous-marin : « Les gouvernements français et britanniques se considèrent comme libres d'arrêter et de conduire dans leurs ports les navires portant des marchandises *présumées* de destination — propriété — ou provenance ennemie ».

Enfin la théorie du *contingentement* a pour but d'atteindre les importations neutres dépassant notablement les besoins des pays neutres importateurs, donc réexportées finalement vers les Belligérants ennemis. En 1915 les importations de la Hollande ont décuplé par rapport à 1913. Au delà du chiffre contingenté — sur la base des importations de 1913 — tout ce qui est destiné au pays neutre est présumé destiné à l'ennemi.

L'application de ce *rationnement des neutres* par la pratique des contingentements a suscité d'énormes difficultés diplomatiques, qui ne forment pas l'un des chapitres les moins curieux de la guerre économique. Il faut lire dans l'« *Histoire du Blocus Naval* » de M. Guichard le récit de ces négociations compli-

quées. Les États-Unis défendent rigoureusement les Droits des Neutres jusqu'à leur entrée en guerre; après quoi ils deviennent au contraire d'une intransigeance brutale envers ces mêmes neutres dont ils s'étaient fait les champions.

D'ailleurs le contingentement des neutres n'a été véritablement effectif que le jour où l'embargo général américain — 9 juillet 1917 — a interdit toute exportation hors des États-Unis sans licence spéciale.

Quels seraient aujourd'hui les Droits des Neutres dans un conflit éventuel? Cela dépend essentiellement de la puissance politique et *spécialement de la force navale* des neutres intéressés. Les droits des neutres n'auraient de chance d'être respectés que dans une guerre où, la neutralité étant la règle et la belligérance l'exception, *ils auraient la force pour eux*. C'est que la liberté des mers n'existe en fait que pour ceux qui ont les moyens militaires de la conquérir et de la défendre.

CHAPITRE III

POSITIONS DIPLOMATIQUES DES PUISSANCES

L'objet de la guerre maritime est de priver l'ennemi de l'usage des routes commerciales : les divers pays sont donc plus ou moins vulnérables selon l'importance des « chemins de mer » pour leur ravitaillement économique et militaire. L'attitude diplomatique des Puissances, en face du problème général de la guerre au Commerce, sera en conséquence déterminée par des *circonstances de fait, purement pratiques*, d'ordre géographique et économique. Un coup d'œil circulaire nous permettra de nous rendre compte que les différentes puissances politiques sont *plus ou moins dépendantes de la mer*.

Une puissance continentale, ayant peu de commerce maritime, pourrait sans grand dommage être privée du libre usage de la mer. C'est le cas de l'U. R. S. S., Etat « terrien » par excellence, qui une fois équipé industriellement — et le Plan Quinquennal est en train d'y pourvoir en ce qui concerne surtout la métallurgie lourde de guerre — pourrait tirer des pays voisins par ses frontières terrestres les quelques objets lui manquant sur son immense territoire.

C'est aussi, bien qu'à un moindre degré, le cas de l'Allemagne, qui pourrait presque se rire du Blocus maritime, à condition de trouver en Russie le blé indispensable à son alimentation, et le pétrole nécessaire

à la conduite de la guerre. Le passage de la Russie en 1918 dans le camp des Empires Centraux aurait peut-être, si la situation militaire s'était prolongée, annihilé en partie les effets du Blocus économique allié.

Aussi les événements du dernier conflit ont-ils donné un précieux encouragement au vieux rêve germain du « *Drang nach Osten* ». Une alliance russo-allemande serait, sinon politiquement, du moins économiquement, logique. C'est que *les pays complémentaires de l'Allemagne sont à l'Est* : l'actualité de cette remarque est intéressante, la politique d'Autarchie nationale-socialiste étant nettement orientée vers l'Orient. Le *Mittel Europa* suppose — pour constituer une économie fermée — la puissance allemande à Salonique et à Archangel. Ceci serait une bonne affaire pour la tranquillité française, si ces préoccupations orientales d'ordre économique étaient exclusives, chez les dirigeants de l'Allemagne Nouvelle, de toutes visées politiques à l'Ouest...

Les Etats-Unis et la France jouissent d'une indépendance économique relative vis-à-vis de l'étranger : l'équilibre providentiel entre l'agriculture et l'industrie qui caractérise ces deux pays les pousse tout naturellement à l'économie fermée. Cette indépendance devient quasi-absolue, en considérant le bloc Américain résultant d'une extension économique de la Doctrine de Monroë, et le bloc Franco-Africain formé par la métropole et ses possessions du Continent noir. Seulement le bloc Français dépend encore de la mer : il suppose à son actif la maîtrise de la Méditerranée Occidentale.

Au contraire de tous ces pays qui — l'Allemagne à condition de se ravitailler à l'Est — peuvent plus ou

moins se libérer de la mer, l'Angleterre et le Japon, puissances industrielles et insulaires, dépendent rigoureusement et dans toute l'acception du terme du bon vouloir de Neptune, c'est-à-dire de la maîtrise de la mer dans leurs zones respectives de ravitaillement. Cette situation est particulièrement tragique pour les Iles Britanniques : l'Angleterre — qu'on ne peut atteindre que par la mer — est condamnée à mourir de faim si elle n'a pas la mer en son pouvoir.

L'importance de la guerre au commerce dépend donc pour chaque Etat de circonstances géographiques et économiques. *Ce sont des questions de fait et non pas des questions de droit qui déterminent les attitudes diplomatiques* : derrière les raisonnements juridiques qui ne sont que des prétextes, sont dissimulés les intérêts pratiques et les réalités économiques imposés par la force des choses à la politique des gouvernements.

C'est ce que nous allons voir en étudiant la situation diplomatique de trois grandes Puissances maritimes, ce qui nous permettra d'émettre, chemin faisant, quelques remarques d'ordre général sur la politique navale du monde contemporain. A tout seigneur, tout honneur : commençons par l'Angleterre. Nous continuerons par les Etats-Unis et la France.

I. — POLITIQUE BRITANNIQUE.

« Rule Britannia, Britannia rule the waves... »

La puissance politique et la prospérité économique de la Grande-Bretagne sont basées sur sa force navale; « la Marine sur laquelle, après la Bonne Providence

de Dieu, reposent principalement la richesse, la sécurité et la grandeur du royaume. » *La maîtrise de la mer est à la fois la condition d'existence et l'arme principale de l'Angleterre.* La politique anglaise se présente donc sous un double aspect : un aspect défensif, c'est l'angoissant problème du ravitaillement des Iles Britanniques; un aspect offensif, c'est la traditionnelle pratique du Blocus.

Au point de vue défensif, nous ne pouvons pas nous imaginer en France la situation d'un pays où il n'y a que quelques semaines de vivres. Après avoir délibérément sacrifié son agriculture, l'Angleterre s'est surindustrialisée, en laissant à ses clients, continentaux d'abord, extra-européens ensuite, le soin de l'alimenter.

Essentiellement transformatrice de matières premières en produits fabriqués, la Grande-Bretagne doit importer presque toutes ses subsistances. D'où ce sentiment de sécurité militaire — dû à sa situation insulaire — et d'*insécurité économique*, qui comme le remarque M. Siegfried contraste avec les sentiments français d'insécurité militaire et de sécurité économique.

En raison de ses conditions géographiques et économiques toutes particulières, la question du ravitaillement maritime est pour l'Angleterre une *question vitale*: « *to be or not to be* »... c'est une affaire de vie ou de mort. Que les convois de navires marchands, qui de toutes les parties du monde apportent sa nourriture à la population britannique, soient arrêtés pour une raison ou pour une autre, c'est la famine. L'existence du peuple anglais est subordonnée entièrement à la protection de

sa marine : on ne peut pas rêver dépendance plus étroite à l'égard de la mer.

La liberté et la sécurité des communications maritimes doivent par conséquent être assurées coûte que coûte : c'est le rôle des escadres britanniques. En examinant la *carte commerciale* des communications anglaises, on voit que toutes les routes aboutissent à un centre, la Manche : « la Manche est donc, disait Sir John Colomb la clef de notre position, le point vital à garder contre toute surprise ».

On s'explique alors pourquoi certains stratèges navals anglais s'opposent au séjour de flottes de guerre britanniques trop nombreuses dans les mers lointaines, et notamment en Extrême-Asie. C'est que la protection du commerce de ravitaillement dans la Manche et autour des Iles Britanniques est la condition *sine qua non* de l'existence même de l'Angleterre. Voilà pourquoi nos voisins d'outre-Manche en veulent tant à nos sous-marins : on s'imagine en effet facilement ce que pourraient réaliser contre le commerce britannique les flottilles sous-marines et aériennes de Brest et de Cherbourg. Qu'on se souvienne à ce propos de la violente campagne de presse qui a suivi en Angleterre la mise en chantier du grand sous-marin de croisière *Surcouf*, précisément basé sur Cherbourg!

Pour beaucoup d'Anglais, et malgré toutes les ententes plus ou moins cordiales, la France reste toujours l'ennemi *potentiel*, le mieux placé géographiquement pour nuire à la puissance britannique.

Au point de vue offensif, ce sont les guerres maritimes qui ont fait la grandeur de l'Empire, avec la tradition-

nelle pratique du droit de capture de la propriété privée sur mer. Le blocus maritime est l'arme principale de l'Angleterre : aussi a-t-elle constamment maintenu et défendu le *droit de prise*, sans lequel ses immenses flottes de guerre maîtresses de la mer seraient réduites à l'inaction.

C'est ainsi que la politique britannique est essentiellement une politique de *rigueur envers les neutres*. L'Angleterre attaque la Hollande en 1782 pour la punir de son adhésion à la Ligue de Neutralité Armée, et fait bombarder Copenhague en 1801 pour châtier le Danemark d'avoir pris part à la seconde Ligue des Neutres. Les auteurs anglais citent souvent la formule de Sir W. Scott, très extensive de la guerre au commerce : « *Enemies, cargoes are seizable at sea whatever the ships, whatever the cargoes, and whatever the destination.* »

La maîtrise de la mer est donc, tant au point de vue défensif qu'au point de vue offensif, la condition de la puissance Britannique. C'est ce qui explique l'intérêt que le peuple anglais porte à sa marine et le soin jaloux avec lequel on entretient outre-Manche la force navale de la nation.

Seulement aujourd'hui, la maîtrise de la mer n'est plus ce qu'elle a été aux temps de la splendeur Britannique. La notion même de maîtrise de la mer a besoin d'une sérieuse révision, à la suite des modifications apportées par les armes nouvelles aux conditions de la guerre navale. Habités à régner en souverains sur les mers, les orgueilleux *capital ships*, emblèmes de la force militaire et de la puissance politique anglaises, doivent

aujourd'hui compter avec les armes sous-marines et aériennes!

Il n'y a plus de possibilité de maîtrise *absolue* de la mer pour une flotte quelconque : menacés au-dessous et au-dessus d'eux, les navires de surface doivent renoncer à leur domination incontestée. *Désormais la maîtrise de la mer ne peut être que relative* : le sous-marin et l'aviation la réduisent à la *maîtrise de la surface*. Au lieu d'employer ce terme grandiloquent de maîtrise de la mer — qui ne correspond plus à la réalité des faits — ne serait-il pas plus juste de parler plus modestement de *liberté des communications maritimes*?

Devant cette évolution qui leur est défavorable — l'Angleterre avec l'Aviation n'est plus une « île » — les Britanniques semblent aujourd'hui réagir vigoureusement. Après avoir vainement tenté de faire interdire l'arme sous-marine dans les conférences internationales, ils cherchent maintenant à se créer une puissante flotte aérienne. La campagne menée en ce moment et dans ce but près de l'opinion publique anglaise est significative. D'un article paru dans l'*Intransigeant* le 2 décembre 1933, sous la signature de L. E. O. Charlton, commodore de l'Air Britannique, nous extrayons quelques lignes caractéristiques de ce nouvel état d'esprit :

« La future guerre marine s'élèvera de l'eau vers le ciel comme l'a déjà fait la guerre terrestre dans le dernier grand conflit... *Rule Britannia, Britannia rule the waves*, a été notre devise nationale : nous l'avons bien remplie, mais dans la situation actuelle où la menace est plutôt du haut que du bas, il faut changer notre hymne national et chanter : *Britannia rule the Air!* Dans

l'air comme partout *Dieu protégera le plus fort...* Pour dominer l'air il faut avoir une grande force aérienne de la même façon qu'il a fallu avoir une puissante marine pour dominer la mer. »

L'Angleterre réclame aujourd'hui la maîtrise de l'air — dans la mesure très faible où du point de vue technique et militaire il peut y avoir une maîtrise de l'air. Dans des débats récents aux Communes, il a beaucoup été question de renforcer l'Aviation britannique. Les dernières manœuvres des forces combinées d'Air et de Mer sur la côte orientale d'Ecosse ont paru favorables aux avions et défavorables au *capital ships*. C'est du moins l'opinion officielle, qui ne poursuit peut être pas d'autre but que l'acceptation par l'opinion publique anglaise d'un gros programme aérien.

De tout cela il résulte que — menacée dans son commerce qui est sa vie même par le sous-marin et par l'aviation — l'Angleterre cherche à réagir, à s'adapter à une situation nouvelle moins favorable pour elle que la situation passée. Les Anglais malgré leur optimisme naturel sentent que *la position Britannique est moins forte dans le monde...* Le xix^e siècle a été le siècle de l'Angleterre; la grande loi de l'évolution, qui régit les sociétés humaines comme les individus, donnera sans doute la domination politique du xx^e siècle à d'autres puissances plus jeunes, qui réclament elles aussi leur place au soleil.

II. — POLITIQUE AMÉRICAINE.

« La protection d'une force navale est indispensable pour protéger un commerce extérieur actif et faire respecter ainsi le droit des neutres. »

(WASHINGTON).

La politique des Etats-Unis a pour but la *liberté des mers*, au moyen de la protection armée du commerce neutre. Tenant essentiellement à sauvegarder en cas de conflit leurs exportations, les Américains sont dans une attitude de *neutralité armée*. De cette situation il résulte une certaine politique diplomatique et une certaine politique navale.

Au point de vue diplomatique, les États-Unis — commerçants par vocation et neutres par intérêt — sont hostiles à la guerre au commerce et violemment adversaires du Droit de Prise.

Ce sont ces mêmes prétentions à la Liberté des mers que l'on retrouve au cours de toute leur histoire. Dès 1823 le président Monroë communique aux autres puissances un projet d'accord interdisant, même aux bâtiments de la marine militaire, la capture des navires de commerce de l'ennemi et de leur cargaison. Sous des prétextes humanitaires, le Président Américain cherche surtout alors à alléger le Trésor fédéral de l'entretien d'une flotte militaire : n'ayant pas encore de marine de guerre, les États-Unis veulent protéger leur commerce maritime par l'interdiction du Droit de Prise.

Au congrès de Paris en 1856, les délégués américains subordonnent l'abolition de la Course à l'immunité totale de la propriété privée sur mer, l'abolition de la

Course sans inviolabilité de la propriété privée étant défavorable aux Etats à faible marine militaire et à grand commerce maritime. Mais les Etats-Unis se heurtent alors à l'opposition irréductible de l'Angleterre, et finalement refusent de signer la Déclaration de Paris.

En 1907 à la seconde conférence de La Haye, la délégation américaine propose la suppression totale du Droit de Prise.

Pendant la guerre — en 1917 — l'Institut Américain de Droit International soumet le plus sérieusement du monde aux belligérants un projet interdisant tout blocus commercial! Il est inutile de souligner que des conventions de cette espèce seraient un tel *défi* aux nécessités de la guerre qu'elles se condamneraient d'elles-mêmes à être violées à la première occasion...

Il n'en reste pas moins que la politique américaine est historiquement d'une remarquable continuité, bien que tous ces essais d'interdiction de la guerre au commerce n'aient jamais abouti, et même — c'est très regrettable pour les intérêts américains — ne semblent avoir aucune chance d'être pris au sérieux par les Belligérants au cours d'un conflit éventuel.

Après la guerre de 1914, les États-Unis continuent à prôner leur conception de la liberté du commerce. On a fait trop de bruit dernièrement autour des idées américaines sur la liberté des mers pour ne pas en dire ici quelques mots. Elles peuvent se résumer d'ailleurs en quelques propositions dont voici les principales : entière liberté commerciale pour tout ce qui n'est pas matériel de guerre; libre circulation hors des eaux territoriales pour les navires de commerce neutres *et belligérants*;

limitation des actes d'hostilité navale aux eaux territoriales... projet qui entre parenthèses ne manque pas d'une certaine candeur.

La flotte américaine aurait en quelque sorte la charge de la police maritime du monde : pour faire respecter les droits sacrés des neutres, elle doit être *la plus forte* « *in the world* ». Beaucoup de citoyens de la libre Amérique pensent naïvement — avec cette allure quelque peu biblique bien caractéristique des Anglo-Saxons — que la domination des U. S. A. sur le monde serait le meilleur garant de la paix universelle, les États-Unis ayant seuls assez de *vertu* pour ne pas abuser de leur puissance navale!

Ce sont ces idées de liberté commerciale qui torment le fond des différentes propositions relatives à la guerre au commerce présentées par les États-Unis au cours de ces dernières années. Nous ne parlerons ici que de la proposition Hoover de 1929 au sujet du « *Food supply* », particulièrement caractéristique des conceptions américaines sur la liberté des mers.

Dans un discours aux vétérans de la Légion Américaine, le président Hoover déclare le 11 novembre 1929 à propos du Pacte de Paris :

« *Les bateaux transportant des vivres (food ships) doivent bénéficier de la même immunité que les navires hôpitaux : le temps est maintenant venu de faire disparaître l'affamement des femmes et des enfants en tant qu'instrument de guerre...* »

Cette déclaration du Président Hoover est d'une extrême importance : elle tend à garantir *a supply of food*, de quoi manger à la population non combattante.

Il est curieux de la rapprocher de l'opinion contraire exprimée par la « *National Review* » anglaise : « *Nourrir les populations, c'est nourrir la guerre!* »

Ce que réclament les Américains, c'est la liberté commerciale totale leur permettant d'exporter quand ils veulent et à qui ils veulent. Si leurs clients européens se battent entre eux, ils entendent rester leurs fournisseurs, et n'admettent pas que l'exercice du Droit de Prise vienne contrarier leur trafic, particulièrement lucratif en temps de guerre. C'est que des intérêts pécuniaires considérables se dissimulent derrière les déclarations humanitaires en apparence désintéressées, telle que cette assimilation faite par le Président Hoover entre les *food ships* transportant des vivres et les navires hôpitaux ! La neutralité — pour les Etats-Unis — c'est d'une part le désir de ne pas se mêler aux brouilles européennes, mais c'est aussi et surtout une *affaire*, au sens le plus *matériel* du mot.

Pour imposer aux Belligérants le respect de cette *neutralité* si profitable, il faut *l'armer*, il faut être prêt à la défendre au besoin par la force. Et c'est ici que la politique diplomatique américaine de liberté des mers se double d'une *politique navale* : le rôle de la marine militaire des U. S. A. est essentiellement la protection du commerce neutre en cas de guerre.

La prétention des Américains de défendre par la force leur commerce maritime en cas de conflit — contre le belligérant maître de la mer — est admirablement exposée dans un article du Sénateur Borah, qui exerce une autorité considérable sur l'opinion publique de son pays, article paru en mars 1929 dans

le « *Current History* » sous le titre « *The freedom of the seas* », et dont nous extrayons ces quelques lignes :

« Notre doctrine est que la mer appartient à toutes les nations... Si l'Angleterre ne veut pas consentir à ce qu'une loi internationale fixe le statut des neutres sur mer, si elle s'en tient à son point de vue qu'en temps de guerre elle doit dominer les Océans, *alors nous construirons une flotte égale ou supérieure à la sienne, une flotte qui empêchera qu'on intervienne dans le commerce des Etats-Unis...* La haute voie commune à tous les peuples ne connaît d'autre loi que la *loi de la force*. »

Les États-Unis disposent maintenant d'une flotte marchande considérable : cette flotte, ils la défendraient probablement dans l'avenir par tous les moyens, dussent-ils la faire convoyer ! Champions de la liberté des mers, ils ont besoin de croiseurs puissants à grand rayon d'action (type Washington — 10.000 tonnes) pour faire respecter leur commerce neutre, en le plaçant sous la protection directe de leurs navires de guerre.

La politique américaine est ainsi en opposition avec l'Angleterre qui historiquement a toujours su briser les Lignes des Neutres inspirées par la Doctrine de la Liberté des Mers. Les États-Unis, réclamant le droit absolu de commercer comme il leur plaît avec qui ils veulent, soutiennent un point de vue *libéral* inconciliable avec l'exploitation de la maîtrise de la mer telle que la conçoit la pratique Britannique.

Mais cette question si épineuse de la liberté des mers est en pratique actuellement écartée des préoccupations anglo-saxonnes. Depuis la Conférence de Was-

hington en 1922, la *parité navale avec l'Angleterre* permet aux Américains de protéger leur commerce neutre avec les Belligérants même ennemis de l'Empire Britannique. Le problème de la liberté des mers — qui semble pourtant au premier chef un *problème juridique* — reçoit ainsi une *solution purement politique et pratique* : la parité navale anglo-américaine, tout en mettant la question en sommeil au point de vue du Droit, donne à la navigation mondiale deux maîtres au lieu d'un seul, les autres nations n'ayant plus qu'à s'incliner devant les décisions anglo-saxonnes!

Ce partage par moitié de l'hégémonie maritime du monde est une solution habile et ingénieuse, mais l'impérialisme anglo-saxon ne saurait s'imposer qu'aux pays qui dépendent de la mer. Il ne tient pas compte en particulier de l'U. R. S. S. — puissance continentale et *terrienne* par excellence — actuellement en plein effort de réorganisation économique, et qui constitue l'*inconnue politique* de demain.

Il y a dans toute cette théorie une conception très curieuse et quelque peu hypocrite du rôle des forces navales. La flotte américaine a pour *mission* — et sous la plume de certains publicistes d'Outre-Atlantique c'est une mission quasi-évangélique — de maintenir par la force la liberté du commerce neutre. Sous un aspect élevé et humanitaire, tout cela est au fond bien réaliste : il s'agit purement et simplement de donner à une *force* — la flotte américaine — de préférence à des règlements internationaux, la *mission de protéger un droit*, le droit sacré des neutres à la Liberté des Mers, droit qui leur permet en temps de guerre de réaliser d'excellentes affaires sur le dos des Belligérants,

tout en invoquant à leur profit le respect de la vie humaine et des non combattants!

Mais ces considérations qui veulent paraître libérales cachent d'autres intérêts et d'autres buts. Les développements devenus classiques sur les Droits des Neutres et la liberté du commerce ne sont en réalité — entre les mains de la politique américaine — que des *prétextes pour armer dans le Pacifique contre le Japon*.

Au fur et à mesure que l'axe économique du monde se déplace vers l'Ouest et que les vieilles civilisations asiatiques se réveillent, les États-Unis se détournent de l'Europe pour regarder vers le Pacifique. Les Américains sont inquiets de la formidable expansion japonaise — aujourd'hui économique, demain politique — en Extrême-Orient : c'est ce qui explique leur rapprochement tout récent avec les Soviets, *contre le péril jaune commun*.

Après la guerre, l'Amérique a eu peur d'une alliance navale anglo-japonaise : d'où les travaux de *Pearl Harbour* — à Hawaï — qui devait être la *Gibraltar du Pacifique*. Mais si les îles Hawaï peuvent constituer une base navale sérieuse à l'actif des États-Unis, on considère généralement que les Philippines — trop loin — sont *indéfendables* contre le Japon.

La liberté des communications dans les mers de Chine — et spécialement avec la Mandchourie — est indispensable au commerce japonais. Par ailleurs sans base navale en Extrême-Orient, la flotte américaine, c'est l'opinion de Bywater, ne pourrait pas avoir l'initiative des opérations dans le Pacifique. Ce que le Japon craint surtout, c'est l'aviation maritime amé-

ricaine (porte-avions géants du type *Saratoga* et aviation embarquée) : la délégation japonaise à la Conférence du Désarmement n'a-t-elle pas proposé l'abolition complète des navires porte-avions?

Pour comprendre la politique diplomatique et maritime des États-Unis, il ne faut pas perdre de vue que la *question du Pacifique* est plus brûlante que jamais, et que les risques de guerre navale dans cette partie du monde — malgré l'éloignement considérable des adversaires éventuels séparés par toute l'étendue du Grand Océan — ne sont peut-être pas très loin de leur réalisation...

III. — POLITIQUE FRANÇAISE.

La France n'est pas une *parvenue* parmi les nations maritimes : ses vaisseaux parcouraient les mers depuis longtemps, alors que d'autres États n'étaient pas encore formés, qui aujourd'hui réclament des forces navales égales ou supérieures aux siennes.

Ce qui dans l'histoire caractérise principalement la politique navale de notre pays, c'est la *traditionnelle pratique de la Course* surtout contre le commerce anglais. Pendant longtemps les rois de France n'ont pas de marine militaire, et seuls les corsaires font flotter notre pavillon sur les routes maritimes que parcourent déjà les grands courants économiques nés de la découverte des terres nouvelles.

Malgré ses brillants exploits et ses hauts faits d'armes tant de fois célébrés, la guerre de Course souvent dégénère en piraterie : ce sont par exemple les fameux *flibustiers* ou *boucaniers* des Antilles, dont nous avons

déjà parlé, et qui munis de lettres de marque régulières, s'acharnent sur le commerce espagnol en Amérique et réalisent en 1684 dans les mers du Sud une expédition restée célèbre.

Ceux-là ne sont que des *pirates patentés*; mais il est d'autres corsaires qui comptent parmi les plus grandes figures de la Marine française. Dans la guerre maritime qui précède la paix de Ryswick (1697), *Jean Bart*, *Duguay-Trouin* et d'autres moins illustres capturent 4.200 bâtiments de commerce anglais. Pendant la guerre de sept ans (1756), malgré la prépondérance maritime de la Grande-Bretagne, les prises respectivement faites par les corsaires français et anglais se compensent à peu près.

Durant les guerres révolutionnaires et napoléoniennes, malgré les exploits de valeureux marins tels que *Surcouf*, les prises faites sur les Anglais ne dépassent pas 2.000 navires.

C'est que les corsaires français ne réussissent contre l'Angleterre que lorsqu'ils sont appuyés par des flottes militaires; réduits à ne compter que sur eux, ils échouent rapidement... A ce point de vue il est curieux de rapprocher la situation des corsaires d'autrefois de la situation des sous-marins actuels.

Au plus fort de la lutte contre l'Angleterre, pendant la Révolution et l'Empire, on lit sur les pavillons de la Marine française : « *Liberté de la Mer. Egalité des droits de toutes les nations* ». C'est déjà la lutte pour un idéal qui nous a coûté cher...

Actuellement notre politique navale se présente sous des aspects beaucoup plus complexes et délicats.

Seconde puissance coloniale du monde, la France n'a que la quatrième marine militaire; nos forces navales relativement faibles contrastent avec un immense empire réparti sur toute la surface du globe. *Nous n'avons donc pas la marine de nos colonies.*

Il est impossible à ce propos de ne pas dire un mot des idées coloniales exprimées par l'amiral Castex dans ses « *Théories Stratégiques* ». Se basant sur ce point de départ — que nous n'avons pas la marine de nos colonies — et sur les impossibilités défensives qui en résultent quant à nos possessions éloignées, il reprend à son compte le mot fameux d'Onésime Reclus : « *Prenons l'Afrique et lâchons l'Asie!* » Nous retournant vers notre Bloc africain, stratégiquement dans le prolongement direct de la métropole, bloc d'un seul tenant à caractère tentaculaire et qui doit bénéficier de phénomènes d'attirance, nous devrions abandonner toutes nos autres colonies : l'Indochine, indéfendable contre une puissance du Pacifique, alors que la question du Pacifique n'intéresse pas la France; les Antilles et la Guyane destinées fatalement à tomber sous l'emprise américaine; la Syrie et le Levant qui — à part le pétrole — ne nous ont rapporté que des ennuis et dont l'occupation est de notre part le fruit d'une mystique orientale d'essence religieuse; enfin nos îles de l'Océanie, entraînées dans l'attirance de l'Australie et des États-Unis, et qui n'ont d'autre valeur pour nous que les souvenirs de Pierre Loti.

Il faudrait donc, d'après l'Amiral Castex, procéder à un *regroupement de notre empire colonial désaxé et trop dispersé*; et restreindre notre action extra-européenne à nos possibilités, puisque nous ne sommes

plus dans une situation prépondérante et que d'autres nations sont plus fortes que nous. Nous ne sommes plus la France de Louis XIV...

Cette conception — que l'on pourrait qualifier de *restriction coloniale* — est à base réaliste et stratégique : elle est fondée sur des possibilités de défense militaire et spécialement sur l'insuffisance de nos forces navales. Mais il est permis de s'étonner de trouver sous la plume d'un Officier général de telles idées, dont le moins qu'on puisse dire est qu'elles sont singulièrement pessimistes quant à l'avenir de notre pays et même quelque peu défaitistes. Nous demander d'abandonner l'Indochine et nos autres possessions lointaines bénévolement sans autre forme de procès, c'est vraiment oublier les sacrifices considérables en hommes et en argent qu'elles nous ont coûtés. La mise en pratique de telles théories consacrerait à l'étranger l'idée qu'on se fait volontiers d'une France *décadente*, et serait interprétée comme un acte de *suicide politique*.

Nous pouvons fort bien constituer avec notre Empire africain un Bloc économique plus ou moins fermé — nous croyons même personnellement que c'est là pour la France la situation future — sans abandonner pour cela nos autres colonies. Il est très possible que dans l'avenir le *centre de gravité* de la puissance politique française se déplace vers le Midi, et quitte Paris pour les bords africains de la Méditerranée : mais cela n'est pas une raison suffisante pour restreindre de notre plein gré notre action à cette seule partie du monde, quelque intéressante qu'elle soit pour nous.

Cependant il est certain qu'au point de vue mili-

taire la sécurité des relations méditerranéennes est pour la France d'une importance *vitale*, dépassant de beaucoup celle de nos autres lignes impériales de communications. Le plan de mobilisation de l'État-Major français prévoit l'arrivée d'au moins 500.000 combattants africains sur nos frontières européennes : nous ne pouvons nous défendre sur le Rhin qu'avec la maîtrise de la Méditerranée Occidentale.

Seulement en cas de conflit *la Méditerranée serait très probablement intenable* pour des convois de troupes ou d'approvisionnements : comment organiser des transports dans cette mer étroite, littéralement *gorgée de bases sous-marines et aériennes*? Toulon et Bizerte — ne l'oublions pas — sont dans le champ d'action de l'aviation italienne.

Il nous faudrait donc reporter nos lignes de communications africaines *au moins* à l'Ouest des Baléares — ce qui suppose la neutralité bienveillante de l'Espagne — et même très probablement *dérouter nos convois par les ports marocains et l'Atlantique*. Mais cela suppose deux conditions : d'abord des voies de communications nord-africaines *longitudinales* de Tunis à Casablanca, et ensuite la maîtrise relative de l'Océan. Les navires en provenance des Au-Delà de Suez reprendraient vraisemblablement la vieille route du Cap de Bonne Espérance par laquelle on serait obligé de les dérouter pour leur faire éviter la traversée de la Méditerranée, considération qui intéresse encore davantage l'Angleterre que la France.

L'hypothèse pratique à laquelle il faut songer est celle d'une guerre avec l'Italie, en faisant naturellement tous les vœux d'usage pour que cela reste à l'état

théorique. La difficulté pour les deux pays est que — dans cette malheureuse Méditerranée Occidentale qui serait en cas de guerre, nous le répétons, littéralement intenable pour des convois marchands — les communications françaises et italiennes s'enchevêtrent à angle droit.

Que résulte-t-il de ces conditions de fait sur notre politique navale? C'est que notre marine militaire doit essentiellement viser deux buts : principalement la maîtrise de la Méditerranée Occidentale, accessoirement la liberté des communications Océaniques. Il nous faut donc d'une part une flotte de guerre — en grande partie sous-marine et aérienne — capable de *tenir* la Méditerranée, et d'autre part ce qu'on pourrait appeler une *marge océanique de sécurité* nous permettant de faire face surtout à la menace des *Deutschland* contre nos convois Atlantiques.

Notre politique est ainsi une politique de « petite marine » au sens de *marine à buts limités*, caractérisée par les traits suivants : abandon des navires de ligne, sauf récente mise en chantier du *Dunkerque* répondant à la menace précise du *Deutschland*; constructions sous-marines de grande envergure destinées *défensivement* à la défense de nos côtes et à la sauvegarde de nos communications africaines vitales, et *offensivement* à la guerre de Course sous-marine notamment au moyen de croiseurs submersibles du type *Surcouf* — navires essentiellement océaniques.

La marine française, après avoir traversé une crise très grave au lendemain de la guerre et avoir vu s'acharner sur elle à Washington en 1922 ses Alliés de la veille,

est aujourd'hui en pleine renaissance. Avec ses buts limités — maîtrise de la Méditerranée Occidentale et protection des convois Atlantiques — elle n'a rien de l'impérialisme dont se plaisent à l'accuser un certain nombre de nos voisins. Enfin ce qui est nouveau, et ce dont il faut se féliciter, c'est le patronage de l'Armée et l'appui donné à la Marine par les chefs militaires — nous en sommes redevables à la question des transports nord-africains — peut-être indice d'un réveil dans l'opinion publique française de cet *esprit maritime* qui fit jadis de notre pays la première puissance du monde?

L'époque actuelle voit se développer un certain nombre de systèmes économiques fermés, conformément à une évolution générale que nous avons déjà signalée. Le point d'aboutissement semble devoir être la constitution de *Blocs Autarchiques*, se partageant le monde en zones d'influence. Nous sommes peut-être déjà en train d'assister à la naissance de quelques-unes de ces formations nouvelles. Extension économique de la Doctrine de Monroë en Amérique, expansion japonaise en Extrême-Orient, politique pan-slave de l'U. R. S. S. en Asie, efforts allemands vers l'Anschluss et le pangermanisme, tentatives italiennes en Méditerranée Orientale, essais de politique impériale de l'Empire Britannique..., tous ces phénomènes contemporains relèvent d'une même idée directrice, conforme à la *Théorie des grandes Unités Economiques* dont parlait Frédéric List au siècle dernier. La France elle-même suit le mouvement en cherchant à se souder de plus en plus étroitement à son domaine africain.

Les conséquences *politiques* de cette évolution d'ordre économique seront sans doute un resserrement géographique des États, et la disparition des grandes politiques mondiales — telle que l'Angleterre en a donné l'exemple au XIX^e siècle — chacun se cantonnant dans une sphère limitée de la planète.

Peut être sommes-nous même au début d'un regroupement général des forces dans le monde? C'est que les puissances politiques naissent, vivent et meurent comme les individus : il y aura toujours des nations jeunes — forces *offensives* d'action — et des nations vieilles — forces *défensives* de conservation. Ce qu'on appelle la décadence des démocraties occidentales n'est peut-être alors qu'un des aspects de la question.

Telles sont les conclusions économiques et politiques auxquelles nous aboutissons au terme de cette première partie consacrée à la guerre au commerce. Nous allons maintenant passer à l'étude de la guerre sous-marine commerciale, qui constitue le cœur de notre sujet, pour chercher à en déterminer les conditions juridiques et les possibilités économiques.

DEUXIÈME PARTIE

LA GUERRE SOUS-MARINE COMMERCIALE

L'étude de la guerre sous-marine commerciale répond à deux questions très distinctes : comment le sous-marin *doit-il agir en droit?* et comment — en cas de conflit — *agirait-il en fait* contre le commerce?

Nous diviserons cette seconde partie en quatre chapitres qui traiteront successivement :

Le premier, de l'histoire diplomatique très sommaire du sous-marin depuis la guerre;

Le second, de la Discussion Doctrinale sur l'emploi du submersible contre le commerce et des diverses conceptions élaborées à ce sujet;

Le troisième, de l'application du Droit des Prises;

Le quatrième, du Blocus sous-marin et des interdictions générales de commerce et de navigation par zones de guerre.

CHAPITRE PREMIER

HISTOIRE DIPLOMATIQUE

Ce qu'on appelle généralement dans les conférences internationales la *question du sous-marin*, c'est le problème de l'emploi de l'arme sous-marine contre le commerce. Deux thèses fondamentales s'opposent à ce sujet : la *thèse anglaise* — se basant sur la pratique de la guerre sous-marine sans restriction par les Allemands pendant le dernier conflit — condamne radicalement le sous-marin comme une arme inhumaine et déclare illégitime son emploi en Droit International.

Au contraire la *thèse française* soumet le submersible aux mêmes règles juridiques que le bâtiment de guerre de surface, en ce qui concerne la conduite à tenir vis-à-vis des navires de commerce. Des auteurs français et notamment l'Amiral Castex — se faisant le continuateur des idées exprimées à la fin du siècle dernier par l'Amiral Aube au sujet du torpillage sans avertissement — sont allés jusqu'à excuser et même approuver la guerre sous-marine intégrale ou sans restriction telle que l'ont pratiquée les Allemands.

L'opposition des deux points de vue anglais et français — la France défendant le sous-marin contre les attaques diplomatiques anglo-saxonnes — se retrouve dans les trois conférences internationales qui se sont occupées du submersible depuis la guerre : Conférence

de la Paix 1919, Conférence de Washington 1922, et Conférence de Londres 1930.

I. — CONFÉRENCE DE LA PAIX 1919.

La lutte diplomatique au sujet du sous-marin commence presque au lendemain de l'Armistice, à la Conférence de la Paix. A la proposition de l'Amiral We-myss, représentant l'Angleterre, en vue de supprimer les submersibles, l'Amiral de Bon répond au nom de la France par la défense de l'arme sous-marine — *arme des faibles*.

La Grande-Bretagne demande l'interdiction universelle de construire des sous-marins, et la destruction générale de tous ceux existant, sous la garantie effective de la Ligue des Nations. A défaut de cette suppression radicale, on promulguerait une Déclaration pour obliger les sous-marins à observer la Loi internationale, notamment en ce qui concerne l'arraisonnement, la visite, la mise en sécurité du personnel et des papiers de bord des navires détruits.

Cette proposition britannique se heurte à la défense du submersible par la délégation française et l'Amiral de Bon. Pour quelle raison en effet veut-on supprimer le sous-marin? Si c'est à cause du danger qu'il présente pour les bâtiments de combat, logiquement il faudrait supprimer aussi la torpille, la mine et le canon. Si c'est en raison de son emploi dans la guerre au commerce, il ne faut pas oublier qu'une marine maîtresse de la mer pourrait causer avec des bâtiments de surface des ravages bien plus terribles qu'avec des sous-marins. Le sous-marin est l'arme des faibles : à condition qu'ils

l'emploient loyalement et conformément au Droit des gens, pourquoi n'auraient-ils pas le droit de s'en servir pour leur défense?

La Grande-Bretagne ne parvient finalement à la Conférence de la Paix ni à l'interdiction des sous-marins, ni même à la destruction complète de ceux pris à l'ennemi à la fin de la guerre. La première offensive anglaise contre le sous-marin se termine donc par un échec.

II. — CONFÉRENCE DE WASHINGTON, 1922.

Une seconde tentative a lieu à Washington en 1922 : c'est une date pénible pour la Marine française exténuée par la guerre et humiliée par ses anciens Alliés. La question de l'interdiction des submersibles revient sur le tapis; on cherche à restreindre leur emploi en leur imposant les *Conventions Root*. Au sujet de l'Abolition du sous-marin, nous allons successivement exposer les trois thèses Britannique, Française et Américaine.

C'est dans le discours de Lord Lee, prononcé le 22 décembre 1921, que se trouve l'argumentation anglaise : le sous-marin n'est pas une arme efficace contre les bâtiments de guerre, mais par contre c'est une *arme offensive contre le commerce* :

« Peu de navires militaires ont été touchés par les sous-marins allemands, qui n'ont pu empêcher le passage des troupes anglaises et américaines en France. Mais par ailleurs le sous-marin constitue le plus grand péril pour les communications commerciales : le tonnage des navires marchands coulés pendant la guerre représente 12.000.000 de tonnes d'une valeur de 1 milliard de dollars sans compter les cargaisons; la guerre

sous-marine au commerce a fait périr plus de 20.000 non combattants, hommes, femmes et enfants.

« La menace sous-marine à la flotte marchande mondiale doit donc disparaître par voie d'extinction totale; la Grande-Bretagne — où il n'y a en moyenne que sept semaines de vivres — est le pays le plus menacé. Le sous-marin, arme offensive contre le commerce, est un *engin de meurtre et de piraterie*, impliquant le naufrage de non combattants ».

Lord Lee fait ensuite allusion à l'article de l'Amiral Castex, alors Capitaine de frégate, paru dans la *Revue Maritime* en janvier 1920, et en cite cette phrase devenue célèbre : « *Après quelques siècles d'attente, nous tenons enfin le système qui culbutera — cette fois définitivement — la puissance navale anglaise...* »

Une violente polémique s'engage autour de ce fameux article, les Anglais prétendant que la Marine française compte reprendre les pratiques sous-marines allemandes contre la Grande-Bretagne. L'Amiral de Bon est obligé de répudier formellement les idées du capitaine de frégate Castex, comme ne représentant en rien l'opinion de l'État-major naval français. En réalité la citation de Lord Lee est erronée, le texte de la *Revue Maritime* dit : « Ainsi raisonnent les Allemands : *on tient...* » (et non pas « nous tenons »). Quoi qu'il en soit, toute cette discussion dessert fortement nos intérêts à Washington et fait le jeu des Anglais.

La thèse française est exposée dans la Déclaration lue par M. Sarraut, et dans le discours de l'Amiral de Bon en réponse à Lord Lee. Dans la Déclaration du gouvernement français se trouvent essentiellement les

idées suivantes : le sous-marin est l'arme des faibles, et ne suffit pas à donner la maîtrise de la mer à un Belligérant; l'usage inhumain ou barbare fait accidentellement d'une arme n'est pas une raison pour condamner cette arme; enfin l'emploi des sous-marins peut se concilier avec les lois de l'humanité, notamment en ce qui concerne les submersibles de grand tonnage permettant de recueillir le personnel des bâtiments coulés et de fournir des équipages de prise aux navires capturés.

L'Amiral de Bon répond directement de son côté aux deux arguments du discours de Lord Lee :

1^o Le sous-marin est une arme efficace contre les bâtiments de guerre : la France a perdu 3 cuirassés, 5 croiseurs et d'autres navires du fait des sous-marins, qui ont par ailleurs imposé aux Alliés la construction d'un appareil de défense considérable et onéreux.

2^o Le sous-marin est certes surtout efficace contre la marine marchande : mais attaquer la flotte de commerce ennemie est un moyen de guerre légitime, toujours admis, qui permet d'atteindre gravement son adversaire.

Le rapport du Comité Consultatif de la Délégation Américaine, lu par M. Hugues, fait ressortir les points suivants qui permettent de situer la position des États-Unis :

1^o Le sous-marin est une arme *normale et efficace* contre les navires de guerre;

2^o Son emploi est *légitime* pour contrôler le trafic international;

3^o Mais cet emploi *doit être réglementé* pour éviter le

retour de la guerre sous-marine sans restriction. Le but de la guerre au commerce n'est pas de détruire les navires, mais de priver l'ennemi de leur usage. Si les sous-marins sont soumis aux mêmes règles que les bâtiments de surface, on ne peut pas soulever d'objection à leur emploi contre les navires de commerce.

La thèse américaine à Washington est donc favorable aux sous-marins : en 1930, à la Conférence de Londres, les États-Unis, devenus à leur tour grande puissance navale, feront *bloc* avec les Anglais pour obtenir leur suppression.

Aux côtés de la France se trouvent en 1922 à Washington — pour la défense du sous-marin — en plus des États-Unis, l'Italie et le Japon. Après avoir échoué dans sa tentative d'abolir la navigation sous marine, la délégation britannique se rallie aux *Résolutions Root*, dont voici l'analyse sommaire :

I. — Protection de la vie des neutres et des non combattants sur mer en temps de guerre :

a) Règles générales du Droit des Prises : visite et saisie après coup de semonce; mise en sûreté préalable de l'équipage, des passagers et des papiers de bord avant destruction des navires marchands.

b) Les sous-marins ont les mêmes obligations et les mêmes droits que les bâtiments de guerre de surface.

II. — Invitation des Puissances signataires aux autres puissances civilisées en vue de leur adhésion.

III. — Les contrevenants aux dites règles seront jugés et punis comme pirates...

IV. — Interdiction d'employer les sous-marins à la destruction du commerce.

Du texte de ces quatre *Résolutions Root* résultent deux points essentiels :

1^o *Soumission du sous-marin aux règles du Droit International sur la protection de la vie des neutres et des non combattants*. La première Résolution contient à ce propos trois principes quant à l'action des sous-marins et des navires de surface contre les bâtiments de commerce :

a) Les navires marchands doivent être arraisonnés (coup de semonce) et visités avant d'être saisis.

b) Les navires marchands ne doivent pas être attaqués, sauf dans deux cas : s'ils refusent de s'arrêter, en fuyant pour échapper à la visite; ou si après saisie ils refusent de dérouter en ne prenant pas la voie qui leur est indiquée.

c) Avant la destruction des navires capturés, les passagers, l'équipage, et les papiers de bord doivent être mis en sûreté : cela par un moyen quelconque, en les embarquant par exemple dans les canots de sauvetage, pourvu que l'état de la mer le permette.

2^o *Renonciation à l'emploi du sous-marin pour la destruction du commerce* : c'est la règle posée par la Résolution IV dont voici le texte :

« Les puissances signataires reconnaissent qu'il est pratiquement impossible d'utiliser les sous-marins à la destruction du commerce sans violer (comme en 1914-1918) les principes adoptés pour la protection de la vie des neutres et des non combattants, et dans le dessein de faire universellement reconnaître comme incorporée au Droit des Gens l'*interdiction d'employer les sous-marins à la destruction du commerce*, conviennent de se considérer comme liées désormais entre elles

par cette interdiction, et invitent toutes les autres nations à adhérer au présent accord. »

Il est facile de faire la critique des *Conventions Root* — surtout de la quatrième, dont on a voulu faire une machine de guerre contre la flotte sous-marine française. D'abord les Résolutions I et IV sont contradictoires : la première impose au sous-marin certaines règles juridiques constituant le Droit des Prises pour la destruction du commerce; et la quatrième vient *interdire formellement* cette même destruction du commerce par le sous-marin que la première Résolution a *prétendu régler* ! La dernière Convention Root prohibe absolument ce que la première autorise sous certaines conditions !

En dehors de cette contradiction manifeste, le point de départ de la Résolution IV est absolument erroné. On ne peut pas dire qu'il soit « impossible d'utiliser les sous-marins à la destruction du commerce sans violer les principes adoptés pour la protection des neutres et des non combattants. » En réalité le sous-marin peut fort bien appliquer les formalités du Droit classique des Prises. Comme nous le verrons plus loin, il n'y a pas du tout *impossibilité* pour les submersibles de suivre les règles du Droit des Gens en ce qui concerne la destruction du commerce. L'exemple de nombreux sous-marins allemands pendant la guerre le prouve amplement.

On a discuté à perte de vue sur les conséquences de la Conférence de Washington. Il en est résulté, certes, un nouveau point de Droit International : c'est que les sous-marins sont absolument astreints aux règles que

doivent observer les navires de surface dans leur conduite vis-à-vis des bâtiments marchands et de leurs passagers.

Mais la condamnation de ce qu'on a appelé — bien à tort — la *piraterie sous-marine* du dernier conflit, et en particulier l'assimilation faite par la troisième Résolution Root entre certains commandants de sous-marins et de vulgaires pirates, ne peut avoir aucune valeur juridique : c'est la manifestation d'un certain état d'esprit hostile à l'arme sous-marine, et rien de plus. Nous retrouverons d'ailleurs ces idées ultérieurement.

Quant à l'interdiction de l'emploi du sous-marin pour la destruction du commerce, qui constitue la quatrième des Conventions Root, le moins qu'on en puisse dire est que c'est une *décision critiquable et illogique*. Puisque la propriété privée sur mer continue à être de bonne prise, pourquoi serait-elle inviolable seulement pour les sous-marins ? C'est d'autre part une affirmation purement gratuite que de prétendre qu'il soit impossible d'utiliser les submersibles dans la guerre au commerce sans violer les principes adoptés pour la protection des neutres et des non combattants.

C'est évidemment un succès pour l'Angleterre de réduire l'utilité du sous-marin en lui défendant la guerre au commerce. Mais la valeur de cette interdiction est problématique ; elle est d'ailleurs pratiquement inopérante. La France, précisément à cause de la Résolution IV, n'a pas voulu ratifier les *Conventions Root*, afin de garder sa liberté d'action sous-marine vis-à-vis des navires de commerce de ses adversaires éventuels.

III. — CONFÉRENCE DE LONDRES, 1930.

Aussi l'Angleterre revient-elle à la charge en 1930, à la Conférence navale de Londres, doublée cette fois des États-Unis. Il s'agit pour les deux puissances anglo-saxonnes, qui se sont partagées l'hégémonie maritime du monde à Washington, de *consolider leur suprématie menacée par le sous-marin*. Avant d'examiner le Traité de Londres, nous allons situer la position des cinq puissances représentées à la Conférence :

L'attitude Britannique est immuable : l'Angleterre ne peut oublier que les sous-marins allemands l'ont mise en avril 1917 à deux doigts de la famine, et elle se doute bien que le premier soin de ses adversaires serait dans un conflit éventuel de s'en prendre au commerce de ravitaillement sans lequel elle ne peut vivre.

En particulier les Anglais ont une peur terrible des grands sous-marins de croisière français, qui de Brest et de Cherbourg menacent les lignes de communications *vitales* des Iles Britanniques. Pour se représenter à cet égard l'état de l'opinion publique anglaise en 1930, il ne faut pas oublier qu'à ce moment la France vient de lancer le *Surcouf*, croiseur submersible de 2.800 tonnes en surface, armé d'un hydravion et de deux canons de 203 millimètres, et dont le nom seul est un véritable programme de *Course sous-marine*.

Aussi Lord Alexander, chef de la délégation Britannique à la Conférence de Londres et premier Lord de l'Amirauté, réclame-t-il l'abolition totale de l'arme sous-marine, ou à défaut la remise en vigueur des *Résolutions Root* non ratifiées :

« Si les sous-marins ne sont pas abolis, des conditions définies doivent être établies en vue d'empêcher leur usage contre le commerce en violation du Droit International. Nous demanderions à cet effet de remettre en vigueur l'accord de Washington du 6 février 1922 (Résolutions Root) non ratifié par toutes les puissances signataires... » (et en particulier par la France).

Ce qui est intéressant à la Conférence de Londres, c'est le *revirement de la Thèse Américaine depuis Washington* : devenus grande puissance navale, les États-Unis sont par le fait même devenus favorables à l'abolition du sous-marin. On ne peut pas trouver de meilleur exemple pour illustrer l'argument français que le sous-marin est l'arme des marines faibles.

La position italienne n'est pas très nette en ce qui concerne les submersibles : d'une part le sous-marin est l'arme des faibles, mais d'autre part son abolition faciliterait le désarmement... D'ailleurs l'Italie à Londres ne pense qu'à ses revendications de parité navale avec la France.

Toute politique maritime est nécessairement conditionnée par certains besoins : or la France a *besoin* pour sa défense navale de sous-marins, et notamment de grands croiseurs submersibles qui seraient le seul moyen de communiquer avec ses colonies lointaines, en cas de Blocus par des flottes adverses maîtresses de la surface de la mer. L'argumentation française à Londres, œuvre du professeur Basdevant et lue par Georges Leygues, se ramène à trois points :

1^o *Le sous-marin est un bâtiment de guerre comme les autres, ajoutant la plongée au canon et à la torpille*

conjugués. Il n'est pas seulement utilisable contre les navires de commerce, c'est aussi une arme redoutable contre les flottes militaires. Le submersible immobilise les navires de guerre qu'il ne détruit pas; il fatigue, par sa menace constante, leur personnel et leurs machines.

2^o *Le sous-marin est l'arme défensive des marines faibles*, et comme tel absolument indispensable à la marine française, marine de second rang à *responsabilités étendues*. Une solide flotte sous-marine est un excellent instrument de protection des convois de ravitaillement, et des voies de communication intercoloniales sur de longs parcours sans bases intermédiaires.

3^o *L'usage du sous-marin peut et doit être réglementé* : « Le gouvernement français est d'avis qu'une guerre de sous-marins sans restriction contre le commerce doit être mise hors la loi. Le droit de visite, de perquisition et de saisie doit être exercé par les sous-marins conformément aux règles applicables aux navires de surface. »

La position japonaise envers les Submersibles se rapproche très sensiblement de la position française. Les sous-marins sont indispensables au Japon, pour lequel la sauvegarde des communications en mer de Chine est un problème essentiel de ravitaillement. Les eaux japonaises conviennent admirablement aux opérations sous-marines; ce sont des eaux de grande profondeur, où l'établissement de champs de mines — comme ceux qui ont causé tant de mal aux submersibles allemands en mer du Nord — serait très difficile. Aussi la défense des îles japonaises contre un envahisseur

éventuel est-elle envisagée en grande partie au moyen de sous-marins.

L'attitude du Japon est encore analogue à celle de la France à un autre point de vue. La France réclame pour ses communications coloniales des croiseurs submersibles de 3.000 tonnes. Le Japon demande des sous-marins d'un tonnage minimum de 2 000 tonnes : c'est que les conditions de mer au voisinage des îles japonaises sont si dures que des bâtiments moins importants accompliraient difficilement leur service; c'est aussi et peut-être surtout — au point de vue offensif — que des croiseurs sous-marins de grand tonnage faciliteraient énormément les opérations contre le commerce américain dans le Pacifique.

Le Traité de Londres comporte un accord technique et un accord juridique. Au point de vue technique, le déplacement unitaire maximum des sous-marins est fixé à 2.000 tonnes, chaque puissance conservant le droit de posséder trois submersibles de croisière de 2.800 tonnes. L'armement est limité aux canons de 5 pouces (127 mm.), sauf pour les sous-marins de croisière pouvant porter des 6 pouces (152 mm.). La France garde le *Surcouf*, de 2.880 tonnes en surface et 4.300 tonnes en plongée, armé de deux canons de 8 pouces (203 mm.) et d'un hydravion.

Il ne faut pas oublier que ces limitations d'ordre technique ne valent que pendant la paix, et qu'en cas de conflit chaque puissance reprend pratiquement toute sa liberté d'action quant à ses constructions navales et spécialement sous-marines.

L'accord juridique signé à Londres est une *tentative*

d'humanisation des sous-marins : c'est la *déclaration relative à la réglementation de l'usage de l'arme sous-marine contre le commerce*, constituant la partie IV du *Traité*. La Conférence Navale décide finalement de ne pas abolir les submersibles, et rejette définitivement les *Résolutions Root* pour y substituer de nouvelles règles ne s'inspirant pas du désir de réduire la valeur effective des sous-marins. Voici d'ailleurs le texte de la Déclaration :

« Les dispositions suivantes sont acceptées comme règles établies du droit international :

« 1^o Dans leur action à l'égard des navires de commerce, les sous-marins doivent se conformer aux règles du droit international auxquelles sont soumis les bâtiments de guerre de surface.

« 2^c En particulier, excepté dans le cas de refus persistant de s'arrêter après sommation régulière ou de résistance active à la Visite, un navire de guerre (bâtiment de surface ou sous-marin) ne peut couler ou rendre incapable de navigation un navire de commerce sans avoir au préalable mis les passagers, l'équipage et les papiers de bord en lieu sûr.

« A cet effet les embarcations du bord ne sont pas considérées comme un lieu sûr, à moins que la sécurité des passagers et de l'équipage ne soit assurée, compte tenu de l'état de la mer et des conditions atmosphériques, par la proximité de la terre ou la présence d'un autre bâtiment qui soit en mesure de les prendre à son bord. »

Le *Traité de Londres* admet donc — *tout en le réglementant* — l'emploi du sous-marin dans la guerre au

commerce pour la prise et la destruction des navires marchands. Il ne reste plus rien de la troisième des Résolutions Root assimilant dans certains cas le commandant de sous-marin à un pirate, ni de la quatrième interdisant l'usage du sous-marin pour la destruction du commerce.

Ce sont en somme les conceptions françaises qui ont prévalu à la Conférence de Londres. Nous ne pouvons que nous féliciter de la disparition des Résolutions Root, visiblement dressées contre notre politique navale. La Marine française à Londres a réussi à effacer quelques-uns des fâcheux souvenirs de Washington.

Mais l'Angleterre n'a pas renoncé à la lutte. Il est intéressant à ce propos de consulter le *plan Mac Donald* présenté à la Conférence du Désarmement le 16 mars 1933 : il s'agit essentiellement dans ce document — au point de vue naval — de maintenir la suprématie maritime des trois puissances de Londres (Grande-Bretagne, États-Unis, Japon), contre les deux autres, l'Italie et surtout la France.

Le *plan Mac Donald* prétend même interdire à ces deux puissances la construction des trois grands sous-marins de croisière auxquels le Traité de Londres leur donne droit : naturellement c'est la France qui, avec son *Surcouf*, est principalement visée par cette manœuvre habile, mais tout de même quelque peu hypocrite ! Les adversaires du sous-marin n'ont pas désarmé : *Caveant Consules !...*

Pour comprendre la politique navale contemporaine et ses « finasseries » diplomatiques, il faut avoir sous

les yeux ce tableau comparatif des grandes puissances sous-marines, représentant la situation fin 1931, et dressé d'après les chiffres communiqués à Genève, comprenant les bâtiments en service, en construction, et autorisés :

	<i>Nombre de sous-marins</i>	<i>Tonnage sous-marin</i>
	—	—
France.	110	97.875
Japon	80	89.542
États-Unis	110	80.680
Angleterre	64 ½	63.829
Italie.	75	52.818

CHAPITRE II

DISCUSSION DOCTRINALE

Doit-on se servir des sous-marins dans la Guerre au Commerce, et dans quelles conditions peut-on les employer? Les diverses opinions émises à ce sujet peuvent se classer en trois théories :

1^o Théorie de la guerre sous-marine « intégrale » ou sans restriction;

2^o Théorie Anglo-Saxonne hostile à la guerre sous-marine commerciale;

3^o Système Transactionnel du Traité de Londres 1930 : usage réglementé du sous-marin contre le commerce.

I. — THÉORIE DE LA GUERRE SOUS-MARINE « INTÉGRALE ».

« Le but de toute guerre maritime est la ruine du commerce ennemi. »

(AMIRAL AUBE).

Le point de départ de la théorie de la guerre sous-marine intégrale ou sans restriction est essentiellement *réaliste*. On part de la constatation du fait suivant : c'est que les belligérants mènent toujours la guerre *en utilisant au maximum les armes dont ils disposent*. C'est ce qu'on pourrait appeler la « loi de l'utilisation

intégrale » : et l'expérience vérifie constamment l'exactitude de cette loi, qu'il s'agisse de canons, de torpilles, de mines, de sous-marins, d'avions ou de gaz de combat.

Nous allons étudier ces conceptions de la guerre sous-marine sans restriction successivement au point de vue théorique et au point de vue historique.

Au point de vue théorique, la guerre sous-marine intégrale est caractérisée par un certain but, subordonné à certaines conditions.

Il s'agit de détruire par tous les moyens le plus de tonnage possible. Toutes autres considérations sont sacrifiées au but suprême de destruction des navires de commerce ennemis ou neutres servant au ravitaillement de l'adversaire — ou présumés tels. « La fin justifie les moyens » : on n'a donc pas à se préoccuper des formalités du Droit des Prises concernant l'arraisonnement, la visite ou le prétendu devoir d'assurer la sécurité des équipages des navires marchands détruits.

Les champs de mines placés aux abords des ports et aux carrefours des routes commerciales frappent aveuglément tout ce qui navigue; les torpillages sans avertissement envoient par le fond les inoffensifs passagers des paquebots. En un mot on substitue la *pratique de la destruction totale* au principe juridique de la Prise réglementée. Abstraction faite naturellement de toute considération humanitaire ou morale, il faut reconnaître que ces procédés sont *logiques* dans le système de la guerre sous-marine sans restriction.

Seulement pour arriver à un résultat qui en vaille la peine, il faut frapper *vite* et il faut frapper *fort*. Il s'agit d'obtenir un effet de surprise et un effet de terreur :

Un effet de *surprise* : comme le recommandent les instructions secrètes du 17 janvier 1917 aux commandants des sous-marins allemands : « Une action énergique est nécessaire, mais avant tout une action rapide. Aucun navire dont la destruction est autorisée ne doit être laissé à flot... »

Un effet de *terreur* : « la modération ne correspond pas au caractère de l'arme » (Amiral Scheer). Le torpillage sans avertissement doit épouvanter les neutres et les empêcher de prendre la mer pour le compte de l'adversaire. L'effet de terreur sur la navigation neutre est essentiel dans la pratique de la guerre sous-marine intégrale.

Deux sortes d'arguments permettent de justifier cette conception de la guerre maritime : d'abord la loi de la nécessité, loi suprême de la guerre; ensuite l'emploi du sous-marin — arme des faibles — contre la maîtrise de la mer.

« Il est absurde d'imaginer qu'une règle écrite puisse prévenir ce qui est dans la nature des choses, écrit l'expert britannique J.-M. Spaight dans *The Doctrine of Air Force Necessity*. La nécessité a toujours justifié en fait la destruction de la propriété privée sur terre et sur mer, qui frappe cependant des neutres et des non combattants. »

La destruction sans avertissement des navires marchands se justifie par des raisons de *commodité* et par des raisons de *sécurité* pour le sous-marin qui se livre à la guerre au commerce. Il est imprudent et inutile — surtout de la part d'un submersible — d'amariner les navires saisis pour les mener dans un port : ils risque-

raient d'être repris par un croiseur ennemi, et de toutes façons, il est beaucoup plus simple de les détruire sur place. Chaque prise amarinée diminue les forces du Corsaire qui veut observer les formalités traditionnelles; au contraire celui qui détruit ses prises conserve intacte toute sa vigueur pour continuer son œuvre de destruction. Ces observations ont encore bien plus de valeur quand il s'agit d'un Corsaire *sous-marin*, dont les dimensions sont limitées, et qui ne peut que difficilement embarquer des équipages de prise.

On ne peut raisonnablement d'autre part demander à un commandant de sous-marin de sacrifier la sécurité de son bateau, en venant en surface procéder aux opérations de visite et de saisie. En présence d'un navire suspect, il a tout intérêt à rester en plongée et à torpiller sans avertissement. C'est que le submersible en surface est particulièrement *vulnérable*, surtout avec la pratique moderne de l'*armement défensif des navires marchands* : un obus bien placé suffit pour le mettre à mal, s'il a eu l'imprudence de trop s'approcher. Dans une guerre navale éventuelle, il est très probable que nous verrions se développer encore l'armement de la marine de commerce : tous les bateaux marchands non convoyés ne se risqueraient sans doute en haute mer qu'à toute vitesse et très puissamment armés contre les menaces sous-marine et aérienne.

Mais ces considérations, qui relèvent de la loi de la nécessité, ne sont pas les seules à invoquer en faveur d'une guerre sous-marine *intégrale*. Il y a dans le même sens une idée d'un ordre beaucoup plus élevé : c'est que le sous-marin, luttant pour la Liberté des Mers (argu-

ment allemand de la guerre), et arme des faibles (argument français d'après guerre), constitue essentiellement *un instrument de défense contre la maîtrise de la mer.*

« Notre guerre sous-marine, écrit l'Amiral Scheer, portait son droit en elle-même... Et c'était un devoir d'une haute portée, car il ne s'agissait de rien moins que d'abattre la superbe de la trop puissante flotte anglaise et sa tyrannie navale, et de faire triompher la notion de la Liberté des mers, pour laquelle nous luttons. »

Le sous-marin — comme l'aviation — permet au belligérant qui n'est pas maître de la surface de la mer d'éviter l'inaction démoralisante *et de faire quelque chose.* Avec l'intervention de ces armes nouvelles, on ne conçoit plus aujourd'hui de maîtrise de la mer *paisible et paresseuse*, telle que la rêvaient les Anglais, partisans — bien naturellement d'ailleurs — d'une formule leur donnant la suprématie maritime avec un moindre effort. La maîtrise de la mer — disons plus simplement la liberté des communications commerciales — indispensable à l'Angleterre, demandera désormais des *efforts* et des *combats* incessants : voilà pourquoi, outre Manche, on déteste tant les sous-marins et on craint tant l'aviation!

C'est ce qu'indique l'Amiral Castex dans ses *Théories stratégiques* à propos de la guerre sous-marine : « Les Allemands, aux excès près, ont clairement indiqué la méthode et la voie à suivre en pareil cas (contre la flotte anglaise maîtresse de la mer), *et nos ancêtres de la Révolution et de l'Empire auraient donné gros pour avoir dans les mains un pareil outil.* »

Aussi d'une façon générale peut-on dire que le sous-marin est l'arme des marines faibles contre les maîtres

de la mer : c'est l'argument classique de la France dans toutes les conférences d'après guerre.

La destruction systématique des navires marchands par l'arme sous-marine est la seule ressource du Belligérant qui n'a pas en son pouvoir la surface de la mer : comme il n'a pas d'autre moyen à sa disposition, il s'agit d'une véritable nécessité militaire. La meilleure excuse de l'Allemagne — nous retrouverons cette idée plus loin — c'est que la guerre sous-marine sans restriction était son seul atout : et quand on n'a qu'un seul atout en main, on est justifié à risquer le tout pour le tout !

Certes le sous-marin sans le secours des autres armes ne peut accomplir que peu de choses, et *seul* ne saurait imposer la décision finale. Mais la guerre sous-marine et la guerre aérienne rétablissent l'équilibre des forces au profit des Etats à flottes militaires de surface réduites, donc au profit des petits pays et des pays à marines relativement faibles comme la France. Le sous-marin et l'aviation sont donc des facteurs militaires *démocratiques*, vis-à-vis des grandes aristocraties navales Anglo-Saxonnes.

En passant maintenant à l'étude historique des conceptions de la guerre sous-marine intégrale, nous allons constater que les méthodes de *terreur navale* tant reprochées à l'Allemagne ont été pour la première fois recommandées par des stratèges français.

C'est à l'Amiral Aube et à l'Ecole de la *Jeune Marine* qu'il faut faire remonter en effet les idées modernes de guerre maritime sans restriction. Emballés par la découverte de la torpille, les Doctrinaires de cette Ecole préconisaient à la fin du siècle dernier l'abandon des gros

cuirassés, la construction d'une « poussière navale » de petits torpilleurs rapides, et faisaient l'apologie de la Course au commerce comme mode unique de guerre navale. On voit — à considérer certaines polémiques actuelles — qu'il n'y a jamais rien de nouveau sous le soleil...

Il est intéressant de lire aujourd'hui — après l'expérience de la guerre — ces lignes prophétiques écrites par l'Amiral Aube en 1882 et en 1886 :

« Tout ce qui frappe l'ennemi dans sa richesse, *à fortiori* tout ce qui l'atteint dans les sources mêmes de cette richesse, devient non seulement légitime, mais s'impose comme obligatoire...

« Demain la guerre éclate; un torpilleur autonome a reconnu un de ces paquebots porteurs d'une cargaison plus riche que celle des plus riches galions d'Espagne; l'équipage, les passagers de ce paquebot s'élèvent à plusieurs centaines d'hommes.

« Le torpilleur ira-t-il signifier au capitaine du paquebot qu'il est là, qu'il le guette, qu'il le peut couler; et qu'en conséquence il le fait prisonnier, lui, son équipage, ses passagers, qu'en un mot il l'amarine tranquillement?

« A cette déclaration, égale en sottise au chevaleresque : *A vous Messieurs les Anglais!* de Fontenoy, le capitaine du paquebot répondrait par un obus bien pointé qui enverrait au fond le torpilleur, son équipage, et son chevaleresque capitaine...

« Donc le torpilleur suivra de loin, *invisible*, le paquebot qu'il aura reconnu, et la nuit faite, le plus silencieusement et le plus tranquillement du monde, *il enverra aux abîmes paquebot, cargaison, équipage, passagers, et l'âme non seulement en repos, mais pleine-*

ment satisfaite, le capitaine du torpilleur continuera sa croisière. »

Ces idées de destruction du commerce par torpillage sans avertissement s'appliquent encore beaucoup mieux aux sous-marins qu'aux torpilleurs de surface pour lesquels écrivait l'Amiral Aube, les sous-marins jouissant de la faculté de se rendre totalement invisibles par immersion.

Les moyens de guerre nouveaux qui se sont révélés en 1914 donnent un regain d'intérêt à ces doctrines de la *Jeune Marine* française. Sans avoir pu le prévoir, *l'Amiral Aube est le précurseur de la guerre sous-marine — et aérienne — intégrale.*

« Il n'y a pas de ruse dans le fait qu'on reproche au sous-marin de frapper l'adversaire en se cachant, écrivait A. Rédier le 10 mai 1899 dans le *Correspondant*... Si le sous-marin surprend un navire et le coule sans avoir été vu par lui, ce n'est point par l'effet d'un mensonge, mais par celui de la science et du génie. *A l'adversaire de s'ingénier à son tour pour la défense, c'est toute la morale de la guerre moderne.* »

Ce sont ces enseignements que les Allemands ont mis en pratique, en 1917 et 1918, en déclarant au Commerce la guerre sous-marine sans restriction.

Dès le 10 octobre 1914, on lit dans le rapport de l'Amiral von Ingenohl, commandant en chef de la flotte allemande : « Le sous-marin est le moyen le plus puissant dont nous disposons; nous devons donc l'employer, et l'employer conformément à sa nature. Un submersible ne peut épargner l'équipage d'un vapeur, il doit l'envoyer au fond avec le vapeur lui-

même... La gravité de la situation exige que nous nous affranchissions de tout scrupule. »

« La Marine allemande, écrit l'Amiral von Pohl en février 1915, croit en l'efficacité de la lutte sous-marine contre l'Angleterre, à condition que cette guerre soit menée de la seule façon qui corresponde à la nature de l'arme, c'est-à-dire sans aucune restriction dans son emploi. »

Et c'est ainsi, à la suite d'un Conseil de Guerre tenu à Pless le 9 janvier 1917 où les Marins obtiennent l'assentiment de l'Empereur, que l'Allemagne se lance en février dans la guerre sous-marine à outrance :

« A partir du 1^{er} février 1917 et sans autre notification, on s'opposera par toutes les armes à tout trafic maritime dans les eaux prohibées désignées ci-après, autour de la Grande-Bretagne, de la France, de l'Italie, et dans la Méditerranée Orientale...

« Les bâtiments neutres qui entreront dans les eaux bloquées le feront à leurs risques et périls... *A fin d'intimider la navigation neutre*, il est de la plus haute importance que l'effet produit dès le début soit aussi intense que possible. »

Ce que cherche avant tout l'Allemagne en 1917, c'est l'interruption du trafic neutre par la terreur sous-marine : elle n'y réussit qu'en partie. Si les Suédois et les Danois refusent de quitter leurs ports, les Norvégiens continuent de naviguer, ce qui vaut à leur flotte marchande un acharnement particulier de la part des sous-marins allemands, ainsi que le prouve le tableau suivant :

Tonnage marchand coulé par sous-marins (1914-1918) :

Angleterre	6.660.000 tonnes
Norvège	1.052.000 —
Italie	795.000 —
France	782.000 —
Etats-Unis	356.000 —

Comme nous l'avons vu, la guerre sous-marine à outrance était le *dernier atout de l'Allemagne* : voilà à quoi il faut songer avant de jeter la pierre à Tirpitz et aux autres marins allemands ! Peut-on refuser d'employer un moyen de guerre — même cruel — quand on n'a que ce *seul* moyen à sa disposition pour forcer la victoire ?

Or la guerre sous-marine sans restriction était le seul procédé permettant à l'Allemagne *affamée* de forcer le Blocus Allié, et de porter la famine chez son principal adversaire maritime. Il est infiniment probable que nous eussions agi de la même façon, si nous avions été à la place des Allemands et dans les mêmes conditions qu'eux — bloqués par les flottes de surface anglaises maîtresses de la mer.

« Persistant à dire tout haut ce que chacun pense tout bas, écrit l'Amiral Castex, j'estime que l'attaque de la navigation commerciale au moyen de sous-marins est chose parfaitement licite... L'Allemagne avait le devoir pour sa cause de mettre en jeu tous ses moyens et de demander à l'arme sous-marine de nuire au maximum à l'ennemi... Les Allemands avaient le droit absolu de suivre cette méthode de guerre. »

Quelque opinion qu'on puisse avoir sur ces conceptions de guerre sous-marine sans restriction, il faut aussi

se placer sur le terrain positif et envisager les faits : et là, on est obligé de reconnaître que dans un conflit éventuel ces idées si critiquées seraient très probablement remises en pratique, avec des moyens de destruction accrus et rénovés par l'emploi massif de l'Aviation.

Ce sont des théories réalistes, *amorales*, qu'on a peut-être tort de considérer sous l'angle sentimental et humanitaire. En tous cas il faut avouer qu'elles sont *dans la logique de la guerre moderne* — guerre de destruction et guerre « totale ».

II. — CONCEPTIONS ANGLO-SAXONNES

HOSTILES A LA GUERRE SOUS-MARINE COMMERCIALE.

Les idées anglo-saxonnes hostiles à la guerre sous-marine au commerce ont un point de départ *en apparence idéaliste* : elles invoquent les droits sacrés des neutres et des non combattants, en employant toutes les formules classiques dont les diplomates et les hommes politiques savent faire si bel usage dans les conférences internationales.

Mais les arguments humanitaires ainsi étalés ne sont en réalité que des prétextes, qui recouvrent les intérêts pratiques des Anglais et des Américains.

Les considérations invoquées en faveur de l'interdiction de l'emploi du sous-marin contre le commerce se ramènent à trois points principaux : le submersible est une arme perfide, une arme offensive contre les navires marchands, et ses caractères techniques ne lui permettent pas d'appliquer le Droit International des Prises.

En attaquant par surprise à la torpille, et en se ren-

dant invisible par immersion, le sous-marin est une *arme perfide*. Ce sont presque les mêmes objections que celles faites à l'apparition de la torpille elle-même. Le submersible, certes, se dérobe aux coups par son invisibilité tout en en portant de terribles : mais la surprise est à la base de tout l'art militaire, et le sous-marin plonge pour attaquer exactement comme le torpilleur attend la nuit pour s'en prendre à une escadre. La torpille lancée par le submersible n'a aucune raison d'être plus cruelle que celle lancée par le navire de guerre de surface.

Si c'est l'emploi des torpilles que l'on veut incriminer, le Droit International reconnaît comme licite l'usage des mines, qui sont cependant beaucoup plus *perfides* ! La mine frappe aveuglément tout navire qui se heurte à elle, tandis que le bâtiment de guerre de surface ou sous-marin ne lance sa torpille qu'à bon escient.

Le submersible, dit-on aussi, est essentiellement une *arme offensive contre le commerce*, peu efficace contre les flottes militaires. Or on ne peut pas nier la valeur pratique de l'arme sous-marine contre les navires de guerre de surface : la menace *latente* du torpillage les oblige à prendre des mesures défensives qui diminuent leur puissance d'attaque. Quand la *Home Fleet* anglaise daignait sortir en Mer du Nord pendant la guerre, c'était à toute vitesse, en faisant de continuels zigzags, et sous la protection vigilante de nombreuses unités légères de surface : tout cela à cause de la présence *possible* de quelques minuscules sous-marins...

Le submersible fatigue énormément les navires de guerre et les attaque parfois avec succès. Certes il tourne aussi son activité contre le commerce de l'en-

nemi, et joue le rôle dévolu aux Corsaires dans les anciennes guerres navales. Mais le Droit de Prise est un moyen de guerre légitime, universellement admis en pratique, et qu'on ne peut pas raisonnablement refuser au sous-marin si on l'accorde au navire de surface.

Enfin les caractères techniques du submersible ne lui permettraient pas — d'après ses adversaires — d'agir envers le commerce conformément aux règles du Droit des Prises. Sans place suffisante pour loger les équipages des navires détruits, le sous-marin a naturellement tendance à torpiller sans avertissement, en restant en plongée, et ne saurait donc exercer la Visite. Tout ce raisonnement est basé sur deux considérations *complémentaires et symétriques* : d'une part le sous-marin éprouve de grandes difficultés pour observer les formalités du Droit des Prises; d'autre part il a de gros avantages à les violer dans son action contre le commerce.

Ce sont ces mêmes idées qui se trouvent dans la Déclaration des Alliés du 1^{er} mars 1915, portant interdiction générale de commerce avec l'Allemagne — en représailles contre la guerre sous-marine :

« Les sous-marins n'exercent aucun pouvoir local dans les eaux où ils opèrent. Le submersible ne conduit pas ses captures dans le ressort d'une Cour des Prises; ne porte aucun équipage de prise qu'il puisse mettre à bord des navires saisis; n'emploie aucun moyen efficace de distinguer entre un bâtiment neutre et un bâtiment ennemi; et ne reçoit pas à son bord pour en assurer la sécurité l'équipage et les passagers du navire qu'il coule... La déclaration allemande substitue à la capture réglementée la destruction aveugle. »

Les notes des Etats-Unis à l'Allemagne, au cours de la guerre sous-marine, insistent plusieurs fois sur l'*impossibilité pratique* d'employer des sous-marins à la destruction du commerce sans méconnaître le Droit International.

« Or il est devenu malheureusement évident, dit en particulier la note américaine du 18 avril 1916 (après le torpillage du *Lusitania*)..., que l'usage des sous-marins pour la destruction du commerce ennemi est nécessairement et à cause du caractère même des bâtiments employés et des méthodes d'attaque impliquées par leur emploi, incompatible avec les principes de l'humanité, les droits imprescriptibles des neutres et l'immunité sacrée des non combattants. »

Le sous-marin peut-il réellement agir envers le commerce comme un navire de surface, en suivant les formalités du Droit classique des Prises? Cette question fera l'objet du chapitre suivant. Quoi qu'il en soit, l'application la mieux réussie de tous ces arguments invoqués par les adversaires des submersibles se trouve dans la quatrième Résolution Root votée à Washington en 1922 et interdisant catégoriquement l'emploi du sous-marin pour la destruction du commerce : le moins qu'on en puisse dire — nous le répétons — est qu'elle constitue une décision critiquable, illogique et pratiquement inopérante.

D'ailleurs tous ces prétextes humanitaires dont on fait si grand étalage dans les conférences internationales dissimulent en réalité les *intérêts pratiques* qu'auraient les puissances Anglo-Saxonnes à la disparition du sous-marin.

En ce qui concerne les intérêts britanniques, le submersible est une *menace de famine à l'état latent pour les îles anglaises* : c'est ce qui explique cette *peur* terrible qu'on a, outre-Manche, des sous-marins et des avions des puissances continentales voisines. Les armes sous-marine et aérienne menacent la *domination tranquille et paresseuse* que la politique britannique s'était si habilement ménagée sur tous les Océans.

Lord Jervis, comte de Saint-Vincent et premier Lord de l'Amirauté, disait vrai en 1805, en recevant, envoyé par Pitt, le grand ingénieur Fulton qui venait lui rendre compte de l'expérience réussie du *Nautilus* : « Pitt est le plus grand des sots d'encourager un genre de guerre inutile à ceux qui sont les maîtres de la mer, et qui, s'il réussit, les privera de cette suprématie. »

Dans les mémoires de Tirpitz, se trouve cette lettre du Commandant de la Flotte allemande à l'État-Major Général (26 juin 1915) : « ... Les avantages de la situation insulaire de l'Angleterre ne deviendront des inconvénients que par une conduite énergique de la guerre sous-marine. Cela a une importance énorme, même pour l'évolution future de l'Allemagne. Reculer, c'est sacrifier les sous-marins — *la seule arme contre l'Angleterre*. »

Bien avant la guerre, l'Amiral Aube n'écrivait-il pas de son côté : « Dans toute guerre future, la France descendra des hauteurs de la nuageuse sentimentalité qui a créé cette monstrueuse association de mots — *droits de la guerre* — et son attaque contre toutes les sources de la richesse anglaise deviendra non seulement légitime mais obligatoire. »?

Aussi quand l'Angleterre cherche à obtenir l'abolition du sous-marin, avec une ténacité d'autant plus admirable que tous ses efforts dans ce sens n'ont aucune chance d'aboutir, elle lutte pour la défense de ses intérêts politiques et stratégiques les plus immédiats : cela, bien que ces intérêts soient diamétralement opposés aux intérêts français, nous devons avoir le bon goût de le reconnaître et de le comprendre.

En ce qui concerne l'attitude des États-Unis, il suffit de constater que, devenus grande puissance navale, ils ne peuvent que souhaiter la disparition de l'arme des faibles, et que le sous-marin *rajeunit* et *transforme* la guerre au commerce contraire aux intérêts pécuniaires des commerçants neutres américains.

D'un point de vue général, l'arme sous-marine menace l'hégémonie maritime anglo-saxonne si harmonieusement réglée à Washington en 1922. C'était pourtant un mécanisme bien ordonné, et ce partage de l'Empire des Mers à deux — à l'amiable — était si commode!

C'est ce qui explique cette campagne — rancunière et tenace — des Anglo-Saxons contre le sous-marin, campagne d'une allure quelque peu mystique et évangélique, bien dans le caractère de la race : on fait des discours quasi-religieux, tout farcis de citations bibliques; on prie le Seigneur le dimanche pour le succès des conférences de désarmement (il ne s'agit bien entendu que du désarmement de la France...), pour la réussite du plan Mac Donald, et pour la suppression du sous-marin, cet *instrument de Satan* qui menace si méchamment les droits sacrés de l'humanité — en même temps que les intérêts anglais et américains!

La question du sous-marin — et même d'une façon plus générale la question de la destruction du commerce maritime — semble actuellement avoir besoin d'une sérieuse *mise au point*, en raison de l'*équivoque soigneusement cultivée par les Anglo-Saxons*, et surtout par les Américains, *sur la nature du navire marchand en temps de guerre*.

L'opinion couramment admise aux États-Unis est que le trafic avec les Belligérants devrait continuer normalement pendant le conflit comme en temps de paix. Mais « nourrir les populations, c'est nourrir la guerre » : on remet en cause le principe de la liberté des mers et toute la question de la guerre commerciale. De toutes façons on doit choisir; il faut :

Ou bien totalement supprimer la guerre au commerce, conformément aux idées américaines;

Ou bien l'admettre intégralement, par le sous-marin et l'aviation, avec la destruction sans avertissement des navires marchands, sauf arrangements diplomatiques avec les neutres constituant un *frein* de nature politique et non juridique.

Or la suppression de la guerre au commerce est plus que jamais une utopie : la guerre moderne — guerre *totale* — implique l'intervention de tous les facteurs de puissance des belligérants, et par conséquent la lutte *sans restriction* contre le ravitaillement ennemi.

Les navires marchands groupés en convois constituent des formations militaires, dont l'attaque et la destruction ne présentent aucune difficulté d'ordre juridique. Ne pourrait-on pas étendre ce raisonnement aux navires de commerce naviguant *isolément*, sans l'appui de bâtiments de guerre?

Cela reviendrait à *considérer tout ravitaillement marchand comme une opération militaire*. Il est bon d'insister sur l'extrême importance de cette idée, dont voici quelques conséquences :

1^o Le navire de commerce qui ravitaille l'adversaire *peut et doit* être attaqué par tous les moyens, même si c'est un bâtiment neutre — le fait de transporter des marchandises destinées à l'ennemi constituant un acte d'*assistance hostile*.

2^o Le bateau marchand *même isolé* participant au ravitaillement d'un belligérant doit être considéré comme présentant jusqu'à un certain degré le caractère d'un bâtiment militaire, *se livrant à une opération de guerre* : la question si délicate de l'armement défensif des navires de commerce se trouve ainsi juridiquement légitimée et réglée.

3^o Le personnel des bateaux marchands est un *personnel combattant* — c'est la conséquence des menaces sous-marine et aérienne — au même titre que le seraient dans un conflit terrestre les cheminots et les ouvriers des usines de guerre.

4^o Les véritables non combattants (femmes, enfants, vieillards, *neutres*) ne doivent pas s'embarquer sur un navire de commerce belligérant. Le torpillage du *Lusitania* — paquebot *anglais*, ne l'oublions pas — était évidemment un acte *maladroit* du point de vue diplomatique et politique : mais, sans discuter la question de savoir si oui ou non l'ambassade allemande à Washington avait prévenu les passagers américains du risque qu'ils couraient, c'était notoirement une *imprudence* de la part de neutres de prendre place à bord d'un navire belligérant en période de guerre sous-marine!

En considérant ainsi le ravitaillement marchand comme une opération militaire, on simplifie le problème dans des proportions considérables : on donne en effet *l'appui d'un raisonnement juridique aux pratiques de la guerre au commerce intégrale*; et on justifie la destruction systématique des navires marchands, sans avertissement ni visite, par le sous-marin et par l'aviation.

III. — SYSTÈME TRANSACTIONNEL DU TRAITÉ DE LONDRES.

Entre les deux conceptions extrêmes que nous venons de voir — guerre sous-marine sans restriction, et théorie anglo-saxonne hostile à la guerre sous-marine commerciale — prend place le système transactionnel établi en 1930 par le Traité de Londres, et qui constitue le Droit International positif actuel, dans la mesure bien entendu où la pratique de la guerre supporterait le cas échéant des servitudes d'ordre juridique!

La partie IV du Traité de Londres admet l'emploi du sous-marin contre le commerce, mais en le réglementant strictement : les submersibles peuvent légitimement procéder à la destruction des navires marchands, mais en observant les formalités classiques du Droit des Prises — arraisonnement, visite, mise en sûreté du personnel et des papiers de bord.

On impose ainsi à l'action sous-marine contre les bâtiments de commerce des restrictions et des limitations qui constituent des *servitudes de nature juridique* : reste à savoir quelle serait leur valeur *pratique* et dans quelle mesure les Belligérants en tiendraient compte dans un conflit éventuel?

CHAPITRE III

APPLICATION DU DROIT DES PRISES

Le sous-marin peut-il réellement agir envers les navires marchands comme doit le faire un bâtiment de surface, en observant les formalités classiques du Droit des Prises, qui constituent le cadre juridique de la guerre au commerce?

En fait le submersible éprouve une gêne certaine à effectuer les opérations de visite et de saisie comme le veut le Droit des Gens traditionnel. Partant de là, M. Fauchille estime qu'il faut « refuser le droit de destruction des prises aux torpilleurs de faible dimension ainsi qu'aux sous-marins, car ils auraient de telles difficultés à surmonter qu'on pourrait craindre de voir mal observées par eux les conditions mises à l'exercice de la destruction. »

Seulement l'impossibilité pour le sous-marin de procéder envers le commerce comme un croiseur ordinaire n'est pas une impossibilité *absolue* : la preuve en est que beaucoup de submersibles allemands ont respecté pendant la guerre les règles du Droit des Prises. Toute la discussion se ramène donc à une *question de possibilité*, donc à une *question de pur fait*.

Cette remarque est à la base de la distinction habituelle entre les petits sous-marins, difficilement capables de mener correctement la guerre au com-

merce, et les grands croiseurs submersibles qui peuvent matériellement observer les formalités de la Visite et de la Prise, leurs dimensions leur permettant de se conduire envers les navires marchands comme se conduiraient des bâtiments de guerre de surface.

On peut évidemment, en tenant compte des caractéristiques et des dimensions, distinguer ainsi sous-marins ordinaires et croiseurs submersibles : mais une pareille distinction ne peut avoir aucune valeur absolue et dépend essentiellement de circonstances de fait. Quelle limite de tonnage et d'armement servirait de critérium entre les deux catégories de bâtiments sous-marins ? Ce qu'on peut dire à ce sujet n'a donc qu'une valeur très générale et toute relative.

Les sous-marins de petite dimension sont *vulnérables* et *étroits*. Très vulnérables en surface — et il faut qu'ils viennent en surface pour procéder à la visite — ils sont à la merci d'un coup de canon bien pointé ; leur situation est par conséquent très délicate en présence de l'armement défensif des navires marchands, qui se généraliserait très certainement dans une guerre éventuelle pour tous les bâtiments non convoyés, sans parler des bateaux pièges ou « *Q Ships* » ni de l'arrivée possible de bâtiments militaires ennemis. En outre, à supposer qu'ils viennent en surface et procèdent à la visite, leur étroitesse ne leur permet ni d'embarquer des équipages de prise, ni de prendre à leur bord le personnel et les passagers des navires marchands détruits.

Il résulte de tout cela que les sous-marins de faible dimension ont naturellement tendance à attaquer les

bâtiments de commerce en plongée, à la torpille, sans arraisonnement, ni visite, ni mise en sécurité du personnel des navires coulés; en un mot à pratiquer le *torpillage sans avertissement*. L'attaque en surface, au canon, en observant les formalités du Droit des Prises, leur ferait risquer trop gros. Mais ces procédés de lutte sans restriction, qu'on peut regretter sur le plan doctrinal et théorique, sont malheureusement en fait dans la logique de la guerre sous-marine.

Les caractéristiques des *croiseurs submersibles* ou sous-marins de grand tonnage sont sensiblement différentes : ce sont essentiellement des *bâtiments de croisière*, agissant surtout comme navires de surface.

Bâtiments de croisière, ils sont destinés à opérer la plupart du temps très loin de leurs bases : leur rayon d'action très étendu leur permet la défense des communications éloignées et la guerre de Course lointaine. On en verrait très bien par exemple attaquer les convois océaniques entre l'Amérique et l'Europe, ou se livrer à la destruction du commerce dans le Pacifique dans une guerre navale entre les États-Unis et le Japon.

Par ailleurs le croiseur submersible tient davantage — quelque paradoxal que cela puisse paraître — du navire de surface que du sous-marin. Pour lui la plongée n'est qu'exceptionnelle, le temps de franchir un blocus ou d'échapper à un péril grave. Le travail en surface, au canon, constitue son mode d'action normal : il peut donc arraisonner et visiter les bâtiments de commerce avant de les couler. Ses dimensions lui permettent en outre d'embarquer des équipages de

prise ou même de prendre à son bord le personnel des navires détruits.

Si la question du croiseur submersible est loin d'être techniquement au point, il est cependant très intéressant de se reporter aux précédents allemands de la fin de la guerre. A partir de mai 1917, l'Allemagne a en service 9 grands sous-marins de 1.700 tonnes — rayon d'action 23.000 milles, vitesse en surface 12 nœuds — lui permettant d'étendre dans l'Atlantique le champ de la guerre sous-marine.

En fait ces croiseurs submersibles respectent la plupart du temps scrupuleusement les « lois de la guerre ». Attaquant généralement en surface, au canon, ils procèdent régulièrement à la visite et à la saisie. Ils embarquent souvent des équipages de prise sur les navires marchands capturés, ces vapeurs de prise servant à recueillir dans la suite le personnel des autres bâtiments détruits.

Les grands *U* allemands — dans leurs croisières sur les côtes d'Afrique ou d'Amérique — ont agi en fait comme des croiseurs de surface, en observant les formalités du Droit des Prises. C'est ainsi que le commandant de *U-151*, croisant en vue des côtes américaines, garde une semaine à son bord les équipages de 3 voiliers détruits.

La leçon de l'expérience allemande, c'est que les grands sous-marins peuvent à la rigueur dans certaines circonstances se comporter envers le commerce comme des navires de surface. Mais cela peut être vrai aussi quelquefois de sous-marins de faible dimension... En réalité la distinction des croiseurs submersibles et des sous-marins ordinaires n'a qu'une valeur toute *rela-*

tive. Les circonstances de fait, état de la mer ou présence d'autres bâtiments, sont absolument souveraines. On ne peut donc pas par avance discriminer à coup sûr les sous-marins capables de capturer correctement, et les autres : ce serait un partage entièrement *arbitraire*.

Quelles que soient les dimensions du sous-marin, s'il lui est possible, par suite des circonstances de fait, de sauver le personnel et les papiers de bord du navire détruit, rien ne s'oppose à lui reconnaître les droits du croiseur de surface.

Tout ce qu'on peut dire, c'est qu'un submersible de fort tonnage peut se conformer *plus aisément* aux règles du Droit des Prises. Donc si l'on veut éviter le retour de la guerre sous-marine sans restriction, il faut laisser le sous-marin accroître ses dimensions et se rapprocher par là du croiseur de surface : c'est un argument à ne pas négliger dans les conférences internationales par le Japon et la France qui ont besoin de croiseurs submersibles de fort tonnage à grand rayon d'action.

C'est en nous inspirant de ces observations que nous allons maintenant essayer de déterminer, d'une façon très générale, la conduite pratique des sous-marins envers les navires de commerce. Voyons successivement chacune des opérations de la procédure des prises.

Un submersible *en surface* peut parfaitement procéder à l'*arraisonnement* d'un bâtiment marchand, et exécuter le *coup de semonce* de façon correcte.

La *visite* est susceptible de présenter des difficultés

par gros temps, pour la mise d'une embarcation à la mer, surtout en ce qui concerne les petits sous-marins. En outre elle expose le submersible à certains dangers pendant qu'il se rapproche, du fait de l'armement plus ou moins camouflé des navires marchands, et pendant qu'il procède à la visite, du fait de l'arrivée inopinée de forces de surface ou aériennes ennemies.

La pratique moderne du *déroutement* tend à remplacer la visite, devenue trop compliquée en haute mer quand il s'agit d'un grand vapeur, et trop dangereuse en raison de la présence invisible — toujours possible — de sous-marins adverses. Or le submersible semble aussi capable qu'un croiseur de surface d'arrêter un navire marchand et de le conduire au port de visite.

Les croiseurs sous-marins de dimensions suffisantes peuvent très bien *amariner* les navires saisis, en plaçant à leur bord des équipages de prise : les grands *U* allemands n'agissaient pas autrement en 1917 au large des Açores ou sur les côtes américaines.

La situation est juridiquement beaucoup plus difficile en ce qui concerne la *destruction des prises*. La Doctrine classique admet généralement trois cas de destruction licite des navires saisis : le bâtiment capteur a le droit de couler sa prise, soit pour assurer son propre salut, soit pour assurer le succès des opérations de guerre, soit enfin s'il est dans l'impossibilité de fournir un équipage de prise. Ces formules sont extrêmement vagues et élastiques : elles ne sauraient constituer un frein sérieux à l'action sous-marine contre le commerce.

Seulement la destruction des prises comporte aussi

une *condition* : le capteur a l'obligation, non pas forcément de prendre à son bord le personnel du navire détruit, mais d'*assurer par un moyen quelconque la sécurité de l'équipage, des passagers, et des papiers de bord.*

L'application rigoureuse de cette condition constituerait une limitation considérable de la guerre sous-marine au commerce : dans combien de cas en effet le submersible capteur serait-il en mesure de mettre en sûreté l'équipage du bâtiment qu'il coule? D'autant plus que — d'après le Traité de Londres 1930 — *en principe* « les embarcations du bord ne sont pas considérées comme un lieu sûr ».

Cependant le sous-marin dispose de divers moyens pour assurer la sécurité du personnel du navire marchand détruit :

1^o *Armement d'un vapeur de prise.* — Le corsaire submersible prend à son bord un seul équipage de prise supplémentaire; cet équipage embarquera à bord du premier navire capturé, et ce bâtiment constitué en vapeur de prise recueillera dans la suite de la croisière les individus se trouvant à bord des navires ultérieurement détruits par le sous-marin.

Ce procédé assure parfaitement la sécurité des personnes; il a pour lui la pratique des grands *U* allemands sur les côtes américaines et africaines. Mais le corsaire sous-marin qui se fait ainsi accompagner d'un vapeur de prise est facilement repéré et *brûlé* : peut-être ne faut-il pas trop compter sur ce procédé pour assurer la sécurité des équipages des navires marchands en temps de guerre...

2^o *Remorquage des embarcations du bord.* — Par beau

temps le sous-marin peut embarquer l'équipage du bâtiment détruit dans les canots de sauvetage et remorquer ces canots près de terre : la disposition du Traité de Londres citée plus haut ne condamne que l'abandon des embarcations en haute mer, ce que les Allemands faisaient souvent en Mer d'Irlande.

3° *Destruction de la prise près des côtes.* — Les canots de sauvetage suffisent alors par beau temps pour permettre à l'équipage de se tirer d'affaire. Mais la destruction dans les eaux territoriales neutres d'un navire saisi soulève une question juridique éminemment subtile et délicate, et dont la solution diffère selon que l'on considère ou non la destruction d'une prise comme un acte de guerre.

Enfin le sous-marin capteur pourrait prendre à son bord le personnel du bâtiment détruit, hypothèse d'ailleurs assez peu réalisable en pratique.

En réalité tous ces procédés sont d'application exceptionnelle et limitée : il semble bien que la plupart du temps les corsaires sous-marins s'inquiéteraient peu — ou seraient même dans la quasi-impossibilité — d'assurer la sécurité des équipages et des passagers des navires de commerce dont ils auraient pratiqué la destruction.

C'est que l'application des formalités classiques du Droit des Prises est de taille à gêner fortement le sous-marin — *quelles que soient ses dimensions* — dans son action contre le commerce : pour des raisons de commodité et de sécurité, il a un gros intérêt pratique à la destruction sur place des navires marchands sans avertissement ni visite.

« Lorsque en 1917 — écrit le Capitaine de frégate Laurens dans son *Précis d'histoire de la guerre navale* — la guerre sous-marine sera dirigée aveuglément et sans aucun avertissement contre tous les navires rencontrés sur la mer, elle obtiendra des résultats formidables. Mais il ne faut pas oublier les difficultés et les dangers qu'elle rencontrait en 1915, lorsque les sous-marins étaient tenus de borner leurs attaques aux bâtiments des nations belligérantes, et pour cela de les arraisonner avant de les détruire. »

Il ne faut donc pas s'illusionner sur la possibilité d'une guerre sous-marine commerciale conforme au Droit des Gens tel que l'entendent les diplomates et les hommes politiques : *la pleine efficacité de l'arme sous-marine suppose son utilisation intégrale par la destruction systématique et sans avertissement des navires marchands* naviguant dans les zones de guerre ou servant au ravitaillement ennemi. La recherche du *rendement optimum* passe avant l'observation des formalités juridiques.

Et cela est encore plus vrai de l'Aviation, qui aurait certainement son mot à dire dans la guerre commerciale de demain. La question de la visite et du sauvetage des équipages, très délicate déjà avec le sous-marin, est actuellement *insoluble* avec l'avion, réserve faite — ceci est une anticipation — des gros hydravions de croisière ou *flying boats* de l'avenir...

Faut-il pour cela condamner l'emploi contre le commerce du sous-marin et de l'aviation? Mais des navires de surface peuvent violer le droit des prises aussi bien et même mieux que ces armes nouvelles :

l'histoire malheureuse d'un certain convoi traversant la mer du Nord de Norvège en Angleterre pendant la guerre et pulvérisé en quelques instants par une escadrille de torpilleurs allemands est suffisamment probante à cet égard!

CHAPITRE IV

BLOCUS SOUS-MARIN

Si l'intervention de l'arme sous-marine montre la fragilité des règles traditionnelles de la Visite et de la Prise, elle bouleverse complètement une autre partie du Droit International Maritime, la théorie du Blocus dont le but économique est d'interdire à certains ports ou à certaines côtes de l'adversaire toute communication avec l'extérieur.

Le blocus classique tel qu'il trouve son expression dans la Déclaration de Londres de 1909 n'a pas résisté à l'expérience de la dernière guerre. Il a cédé la place à une nouvelle conception du Blocus, basée sur l'établissement de zones de guerre ou zones minées, et sur la pratique de la guerre sous-marine sans restriction.

I. — BLOCUS CLASSIQUE

DE LA DÉCLARATION DE LONDRES.

De tout temps on a essayé de constituer un cadre juridique à la pratique du Blocus économique. Dès l'époque des Ligues anti-britanniques de Neutralité Armée, on tombe d'accord sur l'obligation d'effectivité. La Déclaration de Paris exige en 1856 que le blocus soit « maintenu par une force suffisante pour empêcher réellement l'accès du littoral de l'ennemi. »

C'est ce que reprend sous une autre forme la Déclaration de Londres du 26 février 1909, en posant la règle de la *réalité* et de l'*effectivité* du blocus; seulement la question de savoir si un blocus est réel et effectif est une *question de fait*, ce qui permet dans certains cas de légitimer un blocus par simples croisières.

La pratique britannique pousse d'ailleurs traditionnellement à une extension de la notion de blocus, dans le sens du blocus *fictif*, qualifié aussi de blocus « de papier » ou « de cabinet ». Le blocus fictif a lieu par simple déclaration de la puissance bloquante sans surveillance effective des ports et des côtes bloqués.

On peut ainsi annihiler tout le commerce maritime de l'ennemi, avec un minimum de navires. Mais le blocus fictif suppose une condition pratique, c'est que la puissance bloquante soit maîtresse de la mer : voilà pourquoi cette forme extensive du blocus constitue essentiellement une tradition anglaise.

Le blocus fictif entraîne par ailleurs des conséquences juridiques intéressantes. Le *droit de prévention* permet de confisquer un navire soupçonné de se rendre dans un port bloqué, même s'il en est encore très éloigné; le *droit de suite* entraîne la saisie du bâtiment qui en vient, à quelque distance qu'il s'en trouve. Ces deux théories complémentaires, répondant à deux situations inverses, permettent la prise du navire soupçonné de forcer le blocus, pendant toute la durée de son voyage aller et retour. Enfin la *théorie du voyage continu* — que nous avons eue déjà l'occasion d'étudier — s'applique au maintien du blocus en même temps qu'à la surveillance de la contrebande de guerre.

Ces extensions juridiques de la conception classique

du Blocus, en vertu de la théorie anglaise des blocus fictifs, aboutissent presque à l'interdiction générale de commerce qui interviendra finalement pendant la guerre de 1914. Aussi la notion de blocus fictif sert-elle de transition historique : elle représente un stade intermédiaire entre le blocus traditionnel de la Déclaration de Londres et le blocus moderne par sous-marins et zones de guerre.

Le fait fondamental qui ressort de l'expérience du dernier conflit, c'est la condamnation pratique de la théorie classique du Blocus sous la pression des réalités économiques et militaires.

Cette condamnation du Blocus réel et effectif revêt un double aspect : on peut facilement se rendre compte d'une part de son insuffisance économique et d'autre part de son impossibilité militaire.

Le blocus réel et effectif est économiquement insuffisant : la nécessité des choses le limite à une étendue forcément restreinte de côtes, alors qu'il faudrait interrompre tout le commerce maritime de l'ennemi avec les puissances neutres. Quand certains ports seulement sont bloqués, il est vraiment par trop facile de détourner le trafic par d'autres voies. Le blocus réel et effectif étant nécessairement *spécial* et *géographiquement limité* ne peut avoir sur l'issue de la lutte qu'une influence économique très restreinte.

Le blocus moderne doit être total, ou ne pas être du tout : tout blocus partiel étant pratiquement insuffisant et inutile. C'est ce que remarque M. le Commissaire en Chef de la Marine Alessandri, dans sa *Contribution à l'étude des blocus nouveaux*, ouvrage dont nous nous

sommes beaucoup inspirés pour tout ce chapitre :

« La Déclaration de Londres a voulu échapper aux excès des blocus fictifs en ne reconnaissant que les blocus effectifs : conception commode, simpliste, mais insuffisante et inadaptée à la guerre moderne. Aussi la Déclaration de Londres n'a-t-elle pas résisté à l'apparition de l'arme sous-marine appliquée au Blocus. »

Insuffisant sur le terrain économique, le blocus réel et effectif est en outre *impossible aujourd'hui au point de vue militaire*. On ne peut plus maintenir de navires même à une certaine distance des côtes : les bâtiments destinés à maintenir le blocus constitueraient une proie facile pour les submersibles ennemis qui pourraient les torpiller comme à l'exercice. Les sous-marins de défense côtière entretiennent un véritable *barrage invisible* le long du littoral, interdisant désormais tout blocus rapproché.

Force nous est donc de passer à l'étude d'une autre forme de blocus, mieux adaptée aux conditions nouvelles de la guerre navale.

II. — BLOCUS MODERNE.

L'intervention du sous-marin rendant impossible le blocus rapproché, réel et effectif, la Déclaration de Londres doit être considérée comme inapplicable.

Mais le blocus économique est par ailleurs indispensable comme mode d'action de la guerre maritime commerciale : c'est en effet une *opération éminemment conforme au but de la guerre*, et qui a pour résultat de hâter l'issue de la lutte en privant l'ennemi des ressources matérielles qui lui sont nécessaires.

Nous nous trouvons donc en présence d'une situation modifiée : l'évolution des procédés *techniques*, résultant de l'emploi des armes nouvelles, entraîne l'évolution des procédés *juridiques* de la guerre au commerce. C'est ce que nous allons voir rapidement en étudiant d'abord les zones de guerre et les interdictions générales de commerce du dernier conflit, ensuite les caractères et les conséquences des formes nouvelles du Blocus.

Les prétentions juridiques des belligérants se précisent au début de 1915. Du côté des Empires Centraux, c'est la Déclaration allemande du 4 février établissant une *zone de guerre*, sanctionnée par la destruction sans avertissement des navires marchands ennemis *et neutres* :

« ...L'Allemagne déclare zone de guerre toutes les eaux entourant la Grande-Bretagne et l'Irlande, y compris toute la Manche (*English Channel*). Elle s'efforcera de détruire tout navire ennemi qui sera trouvé dans cette zone de guerre... Bien que les forces navales allemandes aient pour instructions de s'abstenir de toute violence contre les navires neutres autant qu'ils pourront être reconnus, l'ordre donné par le gouvernement anglais d'arborer des pavillons neutres, et les contingences de la guerre maritime pourraient être causes qu'ils devinssent victimes d'une attaque dirigée contre les navires de l'ennemi. »

Progressivement l'Amirauté allemande étend la zone de guerre établie le 4 février 1915 à d'autres régions, dans l'Océan Atlantique et en Méditerranée.

Du côté des Alliés, la Déclaration franco-anglaise du

1^{er} mars 1915 généralise le blocus de l'Allemagne en établissant une véritable *interdiction générale de commerce*, en représailles contre la guerre sous-marine sans restriction. Les prétextes invoqués par les Alliés sont des extensions juridiques de la Théorie de la Contrebande de guerre, et notamment de l'Arrêt de marchandises, pour justifier le Blocus illimité qu'ils établissent en réalité contre les Empires Centraux. Leur véritable but n'est autre en effet que de prohiber tout trafic — direct ou indirect — avec l'ennemi.

Avec ces zones de guerre et ces interdictions générales de commerce, on est loin des restrictions et des limitations de la Déclaration de Londres, sur ce point comme sur beaucoup d'autres d'ailleurs. M. Fauchille le reconnaît lui-même dans son *Traité de Droit International Public* :

« Ce n'est pas simplement par des bâtiments stationnés ou même par des croisières opérant à proximité de la côte ennemie que le blocus sera désormais constitué. C'est en faisant circuler dans toutes les mers, en tous les points du globe, sur les routes commerciales, des vaisseaux de guerre qui arrêteront les navires dont ils constateront ou présumeront la destination pour le territoire déclaré bloqué, ou en constituant des zones de guerre plus ou moins étendues, en direction de ce territoire, où ils placeront des mines et feront naviguer des sous-marins, que les belligérants formeront des blocus. Les anciens blocus fictifs deviendront ainsi la règle. »

En prenant comme base l'expérience de la guerre de 1914, il est possible de déterminer les caractères du Blocus moderne de la façon suivante :

1^o C'est un blocus *indirect*, par interdiction générale de navigation dans les régions visées. Il ne s'agit plus seulement d'empêcher la navigation *vers* un lieu donné, comme dans les anciens blocus; il s'agit désormais de *prohiber le passage* dans une certaine étendue de la mer.

2^o C'est un blocus *par zones de guerre*, maintenu matériellement par des croisières sous-marines et par des champs de mines. Tout convoi de ravitaillement marchand, rencontré dans la zone interdite, est présumé destiné à l'adversaire; tout bâtiment quel qu'il soit — même pacifique et neutre — peut être coulé sans avertissement dans la zone de guerre.

3^o C'est enfin un blocus *fictif* de grande extension au double point de vue géographique et juridique.

L'*extension géographique du blocus* résulte de l'impossibilité de maintenir un cordon de navires stationnés le long d'une côte gardée par des sous-marins : ce qui serait vraiment s'exposer de gaieté de cœur à une série de torpillages trop faciles! Désormais le blocus *par croisières volantes au large* est seul possible; ce ne sont plus des ports ou des côtes déterminés qui sont bloqués, ce sont les routes commerciales elles-mêmes sur toute la longueur de leur parcours.

Dans ce but on procédera à des croisières qui pourront être de surface, sous-marines ou aériennes, en utilisant très probablement les possibilités tactiques intéressantes résultant des combinaisons de la Marine et de l'Aviation.

L'*extension juridique du blocus* résulte de ce fait qu'il tend à englober toute la guerre maritime au commerce. Sinon en soi, du moins manifestement par

son but économique, la guerre sous-marine constitue un blocus.

Un phénomène particulièrement frappant à cet égard est la confusion que l'on fait aujourd'hui entre le blocus, qui normalement trappe la navigation *neutre*, et la recherche de la propriété privée *ennemie* sur mer. Ces deux théories du blocus et de la saisie de la propriété ennemie, dont les points de départ sont très différents, sont actuellement en état d'*interpénétration* : elles utilisent les mêmes procédés de croisières volantes au large et de blocus des routes commerciales à grande distance, entraînant l'exercice du droit de visite et de prise en haute mer.

Le blocus moderne — par zones de guerre, sous-marins et mines — ne saurait être qu'un blocus fictif : on ne peut pas savoir en effet si une croisière sous-marine est effectivement tenue ou non. L'invisibilité des submersibles équivalant pratiquement à une sorte d'*absence juridique*, il s'agit bien d'un blocus fictif.

En réalité la guerre au commerce d'aujourd'hui vise un seul but en invoquant des théories différentes : la suppression *totale* des relations économiques entre l'adversaire et le reste du monde. Pour atteindre ce but, tous les procédés sont bons : interdiction générale de commerce et de navigation, établissement de zones de guerre et de champs de mines, blocus généralisé, guerre sous-marine sans restriction, croisières navales et aériennes, etc...

C'est en ce sens qu'on peut dire que la théorie du blocus tend à englober toute la guerre au commerce. Mais ce qui est caractéristique, c'est que la sanction de ces formes nouvelles de Blocus n'est plus la saisie réglemen-

tée par le Droit des Prises, mais la Destruction systématique et sans avertissement — qui constitue une pure *voie de fait* et n'a rien à faire avec le Droit si ce n'est pour subir ses malédictions toutes platoniques.

Les conséquences *juridiques* du Blocus moderne ainsi déterminé sont celles de tous les blocus fictifs : droit de prévention et droit de suite, permettant la saisie du navire suspect pendant toute la durée de son voyage aller et retour; théorie du voyage continu et pratique du *déroutement*, absolument nécessaires dans le blocus par croisières au large pour arrêter les importations ennemies se faisant par l'intermédiaire des ports neutres. Pour que la rupture des relations économiques de l'adversaire ne soit pas illusoire, il faut que le blocus soit *intégral* — ce qui rentre tout à fait dans la conception générale qu'on se fait aujourd'hui de la guerre.

Les conséquences du Blocus moderne au point de vue *pratique* se manifestent par deux tendances :

D'une part *tendance à l'extension progressive et indéfinie des zones interdites à la navigation* : au cours d'un conflit — on l'a bien vu en 1914 — les Belligérants augmentent peu à peu l'étendue des zones de guerre, et cette extension n'a aucune raison d'être limitée, bien au contraire. Le Blocus moderne ayant pour but l'encerclement économique total de l'adversaire, le point d'aboutissement serait logiquement l'extension de l'interdiction générale de navigation à la totalité de la surface des mers. C'est ce qui se produirait sans doute dans un conflit où les neutres ne seraient pas suffisamment *en force* pour faire valoir leurs droits à une liberté commerciale même réduite.

D'autre part *tendance à la guerre au commerce sans restriction*, par la destruction systématique des navires marchands soupçonnés de servir au ravitaillement ennemi. Les sous-marins qui envoient leurs torpilles sans se faire voir, et les avions de bombardement se soucient fort peu des formalités traditionnelles du Droit des Prises. Quant aux mines automatiques de contact, elles frappent indistinctement tous les bâtiments quels qu'ils soient qui ont la malchance de se heurter à elles.

L'interdiction générale de navigation par zones de guerre constitue en fait une pratique de la guerre moderne. C'est une simplification considérable de la tâche des belligérants, puisque toute navigation — même inoffensive et neutre — rencontrée dans la zone interdite peut être coulée immédiatement sans autre forme de procès.

A ces pratiques nouvelles, le Droit International que nous connaissons est incapable d'apporter la moindre explication : aucun raisonnement juridique ne peut en effet donner à un belligérant le droit d'empêcher le passage de neutres *innocents* en haute mer *libre*.

Il n'existe à cette situation qu'un seul correctif : c'est la *réaction armée des neutres*, qui constitue en définitive la seule *vraie* sanction du Droit International. Des protestations non appuyées sur la menace de l'emploi de la force ne serviraient très probablement à rien.

LA PIRATERIE SOUS-MARINE

Pour terminer cette étude de la guerre sous-marine commerciale, et avant de passer aux Transformations actuelles de la Guerre de Course qui constituent notre troisième partie, il n'est peut être pas inutile de mettre au point la question délicate de la « piraterie sous-marine. »

Très souvent on a traité de *pirates* les sous-mariniers coupables — en Droit International — de ne pas observer les formalités classiques du Droit des Prises, et de détruire sans avertissement les navires marchands dans les zones de guerre bloquées.

Cet état d'esprit hostile à l'emploi de l'arme sous-marine contre le commerce a fait dans les conférences internationales le jeu des puissances anglo-saxonnes, adversaires des submersibles pour des raisons politiques et stratégiques. On en trouve la manifestation dans la troisième Résolution Root, votée à Washington en 1922, et dont voici le texte :

« Les puissances signataires désireuses d'assurer l'exécution des lois d'humanité déjà reconnues et confirmées par elles relativement à l'attaque, à la saisie et à la destruction des navires de commerce, déclarent en outre que tout individu au service de quelque puissance que ce soit, agissant ou non sur l'ordre d'un supérieur hiérarchique, qui violera l'une ou l'autre desdites

règles, sera réputé avoir violé les lois de la guerre et sera susceptible d'être jugé et puni *comme s'il avait commis un acte de piraterie*. Il pourra être mis en jugement devant les autorités civiles et militaires de toute puissance dans le ressort de l'autorité de laquelle il sera trouvé. »

Sous prétexte d'empêcher le retour de la guerre sous-marine sans restriction telle que les Allemands l'ont pratiquée en 1917-1918, l'assimilation ainsi faite entre certains commandants de sous-marins et de vulgaires pirates n'a pas la moindre valeur au point de vue juridique. Nous nous couvrons ici de l'autorité de M. le professeur Gidel, qui écrit dans son *Droit International Public de la mer* à propos de la *piraterie par analogie* :

« Quand l'opinion publique qualifie de pirates les auteurs d'actes de guerre contraires aux règles d'humanité, il ne faut voir dans cette qualification qu'une manifestation certes très légitime de réprobation; mais une pareille appellation est *dépourvue de toute valeur juridique*. L'article III du Traité de Washington apparaît plutôt comme une manifestation d'ordre moral que comme un texte susceptible de recevoir des applications pratiques. On peut tenir pour regrettable l'emploi du mot de piraterie. »

C'est aussi l'avis de l'Amiral Castex (*Synthèse de la guerre sous-marine*) : « La guerre sous-marine a souvent été appelée piraterie, et pirates ceux qui y ont pris part. Ces expressions traduisaient les sentiments à ce moment partagés par la plupart des ennemis de l'Allemagne... Ils ne trouvaient rien de mieux que d'exprimer leur vexation en frappant du pied et en injuriant ce méchant

adversaire qui méprisait les règles de *fair play* et frappait en secret. »

On a employé ce terme de piraterie à tort et à travers à propos des sous-mariniens allemands. Certes il y a eu des excès très regrettables, et surtout à la fin de la guerre quelques cas isolés de *destruction corps et biens*, où les sous-marins se sont acharnés même sur des canots de sauvetage : c'est notamment ce qui est arrivé en juillet 1918 aux barques 2016 et 2139 de Douarnenez. Mais ces faits se sont produits dans l'énervement de la débâcle, et sont en partie excusables par la fatigue et la longueur de certaines campagnes sous-marines pendant la dernière période de la guerre.

« Les commandants des sous-marins allemands, reconnaît l'Amiral américain Sims, se conduisirent généralement avec humanité : la plupart des atrocités qu'on leur attribuait étaient fausses. »

Certains commandants de sous-marins ont violé ce qu'on appelle les « lois de la guerre », dans la mesure où on peut dire qu'il y ait des « lois de la guerre », mais ce ne sont pas des pirates. On n'a pas le droit de traiter du terme infamant de *pirates* des gens qui se battaient pour leur idéal et pour leur patrie, dans une guerre ingrate et sans prestige, sans aucune pensée de lucre — ce qui serait précisément le propre de la piraterie — et qui traqués partout sur la surface des mers, en butte à l'inimitié des hommes et des éléments, devaient chercher leur refuge au sein des profondeurs hostiles ! Combien de ceux qui les ont si âprement critiqués auraient été capables de vivre la vie qu'ils ont menée ?

La formule de guerre maritime qu'ils étaient chargés

d'appliquer était *dure* certes, *inhumaine* si l'on veut; mais on ne peut pas nier qu'elle soit *dans la logique de la guerre totale et de la guerre de destruction* qui caractérise les conflits internationaux d'aujourd'hui.

Cela peut être une triste nécessité que de vivre avec son siècle : mais nous ne sommes plus au temps de la chevaleresque trêve de Dieu ni de la guerre en dentelles; nous vivons à l'époque des gaz asphyxiants et des avions de bombardement. Il est permis de regretter le passé, mais on ne peut malheureusement rien changer au présent...

Il est vraiment par trop facile de broser des tableaux sinistres et larmoyants — et d'ailleurs on n'y a pas manqué — sur les torpillages sans avertissement et les noyades de femmes et d'enfants qui constituaient hier et qui constitueraient encore demain la toile de fond de la guerre maritime au commerce. Après tout, les passagers du *Lusitania* n'ont fait que payer cher l'*imprudence* qui consistait à prendre place, en temps de guerre sous-marine, à bord d'un navire belligérant!

Et puis gardons-nous d'épuiser tout le répertoire des lamentations avec ces malheureux sous-marins : si l'on réfléchit à ce que pourrait être une guerre *aérienne* au commerce et à la population civile des centres de production, quels termes nous restera-t-il pour stigmatiser la conduite future des « *pirates* » de l'*Air*?

TROISIÈME PARTIE

LES TRANSFORMATIONS ACTUELLES DE LA GUERRE DE COURSE

La Déclaration de Paris a mis fin en 1856 à la guerre de Course *privée*, telle qu'on l'entendait autrefois, exercée par des particuliers munis de lettres de marque. Mais l'Institution de la Course — en tant que guerre économique et commerciale — subsiste toujours et son importance actuelle est plus grande que jamais.

Les progrès de la navigation et de la technique navale entraînent des modifications équivalentes dans les règles juridiques de la guerre sur mer, mais ces modifications ne constituent pas nécessairement un *progrès* : c'est même une régression très nette du Droit International que l'on observe à la suite du dernier conflit.

La pratique de la lutte économique est ainsi en perpétuel état de renouvellement : par une sorte de création continue, l'intervention des armes nouvelles en modifie constamment les aspects. Hier le sous-marin bouleversait les conceptions classiques de la guerre maritime ; demain l'emploi de l'aviation lui ouvrira des horizons nouveaux, en permettant d'ajouter — dans une mesure à déterminer et qu'il ne faut certes pas s'exagérer — la guerre à la *production* à la guerre au commerce.

Cette étude sur les transformations actuelles de la Course comportera trois chapitres, qui traiteront successivement :

Le premier, des leçons du dernier conflit;

Le second des servitudes juridiques et politiques limitant la conduite des opérations militaires;

Le troisième de la Rénovation de la guerre au commerce par l'emploi des armes sous-marine et aérienne.

CHAPITRE PREMIER

LEÇONS DE LA GUERRE DE 1914

La lutte économique menée par les Alliés contre les Empires Centraux a passé presque inaperçue dans la grande tourmente : elle a constitué un facteur capital — mais non décisif — de la victoire finale, ce qui est en somme conforme à tous les enseignements du passé.

Au contraire la guerre au commerce livrée par l'Allemagne à ses adversaires maritimes et spécialement à l'Angleterre a vivement frappé les imaginations : mais on a trop souvent tendance à n'en retenir que l'échec définitif de la campagne sous marine en 1918. En réalité deux points intéressants sont à noter : l'échec relatif des Corsaires allemands de surface, et la presque réussite de la guerre sous-marine sans restriction en avril 1917.

I. — ÉCHEC RELATIF

DES CORSAIRES ALLEMANDS DE SURFACE.

Quand on compare la guerre de Course de surface à la guerre sous-marine, on n'y trouve pas la même persistance de vues, mais on constate, comme le remarque Chatterton dans *Les couveurs de mer*, qu'elle est formée d'une « série d'opérations brillantes et réussies qui composent un des chapitres les plus émouvants de la guerre sur mer ».

Dès la fin de 1914, malgré les exploits de l'*Emden*, du *Dresden* et du *Karlsruhe*, ces navires ont disparu de la surface des mers. L'escadre allemande des croiseurs du Pacifique cesse d'exister dès que l'Amirauté britannique daigne envoyer une flotte à sa poursuite : le *Scharnost* et le *Gneisenau* terminent leur carrière à la bataille des Falkland.

Les paquebots transformés en croiseurs auxiliaires, qui se livrent à la guerre de Course durant la première année de la guerre, ont le grave défaut d'être trop gros mangeurs de charbon et sont en perpétuelles difficultés de ravitaillement : le *Kronprinz Wilhelm* et le *Prinz Eitel Friedrich* finissent par demander leur internement à Newport News (Virginie); le *Kaiser Wilhelm* est détruit par un croiseur anglais devant Rio de Oro.

De 1916 à 1918 la guerre au commerce de surface est menée par des navires marchands ordinaires, bien camouflés et bien armés, et de faible consommation : parmi leurs exploits les plus réussis, il faut citer les deux croisières successives du *Moewe*, celle du *Wolf*, et celle — très curieuse — du voilier *Seeadler* naviguant sous le pavillon des pirates, rouge à tête de mort, pure vantardise d'ailleurs, puisqu'il est croiseur auxiliaire régulier.

L'histoire des Corsaires allemands de surface contient certes des exploits *brillants*, mais *isolés* et *de courte durée*. Les résultats atteints ne sont évidemment pas négligeables : l'*Emden*, le *Breslau*, le *Gæben*, et le *Karlsruhe* coulent à eux quatre 230.000 tonnes de navires marchands, bien que poursuivis à certains moments par 70 croiseurs alliés; le *Wolf* cause la perte

de 135.000 tonnes, et la seconde croisière du *Moewe* aboutit à la destruction de 123.000 tonnes en quatre mois.

Mais ces résultats sont relativement faibles : les corsaires de surface ne peuvent que désorganiser en partie le trafic allié — sans le moindre espoir d'assurer la victoire finale.

Cet échec relatif est dû à deux causes principales : d'abord l'absence de bases de charbonnage, rendant extrêmement difficile l'organisation du ravitaillement. Ensuite la supériorité des Alliés en surface dès le début de la guerre : les navires allemands, ne jouissant pas de la maîtrise de la mer, ne peuvent avoir une longue carrière, et sont condamnés en peu de temps à être capturés ou détruits, ou à se faire interner dans les ports neutres.

Sans base de ravitaillement, et sans maîtrise de la mer, ce qui les expose à la chasse des croiseurs anglais, les corsaires allemands de surface opèrent bien au début de la guerre quelques saisies par des raids isolés, mais leurs résultats ne peuvent de toutes façons qu'avoir une importance restreinte au point de vue économique.

II. — LA GUERRE SOUS-MARINE SANS RESTRICTION A FAILLI RÉUSSIR EN AVRIL 1917.

C'est sur la campagne sous-marine menée par des procédés de lutte sans restriction que compte l'Allemagne affamée par le Blocus allié, pour porter la famine chez son grand adversaire maritime — l'Angleterre — et le réduire à la déaite en six mois.

La déclaration de guerre sous-marine à outrance est du 2 février 1917. Le 1^{er} mars les Allemands mettent en ligne 128 sous-marins, dont 20 sont continuellement en croisière de trois à quatre semaines dans une zone d'opérations comprise entre le Nord de l'Irlande et le Cap Finisterre.

Les résultats atteints par la guerre sous-marine commerciale deviennent rapidement formidables et passent par un maximum impressionnant en avril 1917. Pour s'en convaincre, il suffit de rappeler quelques chiffres :

Tonnage marchand coulé mensuellement en 1917 :

Janvier.	350.000 tonnes
Février.	540.000 —
Mars.	578.000 —
Avril.	875.000 —
Mai	591.000 —
Juin.	695.000 —
Juillet	550.000 —
Août.	506.000 —
Septembre	351.000 —
Octobre	455.000 —
Novembre	288.000 —
Décembre.	399.000 —

En 1917, les pertes de tonnage pour le trafic allié s'élèvent à 6.100.000 tonnes : durant cette année-là, l'Angleterre ne met en service que 1.163.000 tonnes de bâtiments neufs. En 1918, le tonnage coulé ne sera plus que de 3.230.000 tonnes.

Les sous-marins causent durant la guerre la perte de 12 millions de tonnes de bâtiments de commerce. Von Arnaud de la Périère, l'*as des as* de la guerre sous-marine, commandant en particulier l'*U. 139*, coule à

lui seul 500.000 tonnes au cours d'une carrière particulièrement mouvementée.

La campagne sous-marine sans restriction atteint son maximum en avril 1917, avec le chiffre considérable de 875.000 tonnes de navires marchands détruits. C'est alors l'affolement chez les Anglais : une proclamation royale demande aux habitants des Iles Britanniques de réduire leur consommation d'un quart. L'attaché naval français à Londres déclare en avril 1917 :

« Dans le gouvernement et à l'Amirauté, l'inquiétude est réelle. Elle est d'autant plus grande que malgré tous les moyens employés, les progrès de la campagne sous-marine allemande vont sans cesse grandissants, et que *le tonnage disponible et nécessaire se restreint de plus en plus.* »

La situation du ravitaillement britannique est critique en ce mois d'avril 1917 : pour peu que les destructions de navires marchands se maintiennent au même rythme pendant quelques mois, ç'en est fait de l'Angleterre *par la famine!* Les constructions de bâtiments neufs dans le monde ne suffisent pas à compenser le tonnage coulé par les attaques sous-marines.

Mais l'Allemagne a donné son effort maximum : le mois de mai 1917 marque un fléchissement très net dans le rendement de la campagne sous-marine. Les mesures de défense prises par les Alliés commencent à produire leur effet : peu à peu la lutte anti-sous-marine s'organise, on abandonne dans le courant de 1917 le lamentable système des routes patrouillées

pour généraliser la pratique des convois escortés.

Rapidement l'efficacité de la guerre sous-marine commerciale diminue, après les chiffres maximum d'avril 1917, ainsi qu'en témoigne le tableau suivant :

Rendement moyen de la campagne sous-marine :

(nombre de tonnes de navires marchands coulées
par jour de croisière et par sous-marin).

1 ^{er} Trimestre 1917. . .	{ 900 tonnes-jour dans le Nord 700 tonnes-jour en Méditerranée
-------------------------------------	---

Septembre. 1917. . . .	300 tonnes-jour
------------------------	-----------------

Année 1918	entre 200 et 300 tonnes-jour
----------------------	------------------------------

Enfin à partir de juillet 1918, le tonnage construit dépasse le tonnage coulé : cette date marque l'échec définitif de la guerre sous-marine allemande. A partir du jour où le nombre des bâtiments neufs mis en service *compense* le nombre des navires marchands détruits, l'Angleterre — qui pendant quelques mois a senti passer sur elle le spectre de la famine et de la détresse — peut respirer, certaine de la victoire finale qui n'est plus qu'une question de temps avec l'aide américaine.

« Si le sous-marin est encore une menace, déclare Lloyd George le 24 mai 1918, il n'est plus un péril... Nous avons conjuré avec succès et définitivement *le péril le plus grave que nous ayons eu à affronter*. Ne vous y trompez pas : c'est le plus grave danger qui ait menacé les nations, le danger sur lequel nos ennemis étayaient leurs espérances les plus certaines et les plus hautes. »

La guerre sous-marine à outrance contre le com-

merce déclenchée par l'Allemagne en février 1917 s'est terminée, certes, par un échec : mais il ne faut pas perdre de vue qu'elle a *presque réussie* en avril 1917; que l'Angleterre jusqu'alors traditionnellement invaincue sur mer a senti sa puissance maritime *vaciller* et a vécu pendant des mois sous la menace de la faim. Le sous-marin a finalement perdu la partie — c'est vrai; mais il a manqué gagner la victoire, et cela, on ne doit pas l'oublier.

Il est du plus haut intérêt pour l'étude générale de la guerre au commerce de connaître les raisons de l'échec final de la campagne sous-marine allemande. Les faits suivants nous semblent particulièrement importants : politique incohérente et contradictoire, situation géographique défavorable, mesures de défense des Alliés, infériorité allemande en surface.

En premier lieu, la campagne sous-marine contre le commerce a été menée d'une façon *incohérente* et *contradictoire*. L'histoire diplomatique et l'histoire politique de l'Allemagne pendant la guerre sont des plus instructives à cet égard. C'est un long *conflit intérieur* entre les Marins et Tirpitz — finalement appuyés par les militaires tout puissants et le Grand Quartier Général — partisans de la guerre sous-marine sans restriction, et le gouvernement impérial civil allié aux diplomates qui craignent avant tout la rupture avec les États-Unis.

« Ordres, contre-ordres, désordre »... écrivait déjà Tirpitz en 1915. La Ligue Navale fait en 1916 une violente campagne pour la lutte sous-marine à outrance, mais le Chancelier Bethman et les Affaires

Étrangères opposent leur *veto* : à Hambourg la foule soulevée crie « A bas le Kaiser ! » en réclamant la fin de la guerre par une campagne sous-marine sans restriction contre l'Angleterre.

On peut dire que durant la plus grande partie des hostilités — jusqu'à ce que les Marins arrachent à l'Empereur l'ordre de commencer la lutte sous-marine à outrance pour le 2 février 1917 — toute la politique intérieure et extérieure de l'Allemagne tourne autour de la guerre sans restrictions contre le commerce préconisée par Tirpitz et la Ligue Navale.

A cette politique incohérente et contradictoire, se rattachent les effets suivants :

La formule de lutte sous-marine à outrance est adoptée *trop tard*, après deux années d'hésitation : les Alliés ont déjà eu le temps de s'y préparer, et l'effet de surprise indispensable pour réussir avec ce moyen de guerre est désormais impossible.

Le personnel des formations sous-marines — après un moment d'enthousiasme qui n'a duré que peu de temps — devient rapidement *insuffisant* : démoralisés par des pertes énormes, fatigués et *essoufflés* par la longueur de certaines croisières, les équipages sous-mariniens finissent par se joindre en novembre 1918 à la révolte générale de la flotte allemande, ce qui en dit long sur l'état d'esprit régnant à la fin de la guerre dans la marine impériale.

Par ailleurs le nombre de sous-marins en service est relativement faible : 120 en 1917, dont un tiers à la mer, un tiers en réparation, un tiers au repos. Il n'y a jamais plus de 15 à 18 submersibles occupés simultanément à la guerre commerciale au large des

côtes anglo-françaises de l'Atlantique. Comment se fait-il que l'Allemagne n'ait pas construit davantage de sous-marins?

En second lieu, les bases navales allemandes sont géographiquement très mal situées. Le *barrage du Pas-de-Calais* — relativement facile à réaliser par les Alliés — oblige presque tous les sous-marins à faire le tour par le Nord de l'Écosse pour gagner l'Atlantique et l'entrée de la Manche; détour considérable qui leur fait consommer du combustible supplémentaire et les expose aux conditions de mer mauvaises des côtes Écossaises. Aussi, souvent, les sous-mariniens allemands préfèrent-ils courir le risque du Barrage du Pas-de-Calais, pour raccourcir leur route et éviter la mer très dure des régions Nord de l'Atlantique, où leurs bâtiments au départ et au retour des croisières fatiguent énormément — cela malgré le grand rayon d'action dont jouissent les submersibles par rapport à la plupart des navires de surface.

Il est à peine besoin de faire remarquer combien, dans une guerre contre le commerce britannique, les bases sous-marines françaises, donnant directement sur l'Atlantique et sur la Manche, seraient mieux placées : ce qui explique certains *réflexes* de la diplomatie anglaise vis-à-vis de notre politique navale, et la sainte horreur que l'on professe outre Manche à l'égard de nos sous-marins.

En troisième lieu, les *moyens énormes de défense mis en œuvre par les Alliés* gênent de plus en plus l'action sous-marine allemande. Les quelques submersibles

germaniques, non contents d'immobiliser dans ses ports l'orgueilleuse flotte de haute-mer britannique et de paralyser en partie le commerce anglais, nécessitent un déploiement considérable de forces, absolument disproportionné avec leurs forces propres. En 1918, contre 150 sous-marins, les Alliés mettent en jeu 8.000 bâtiments de mer et 2.000 appareils aériens!

Ces formidables mesures de défense — barrages, champs de mines, patrouilles de vedettes rapides munies d'appareils de détection — jointes à la pratique excellente des convois escortés, finissent par diminuer dans de grandes proportions le rendement des campagnes sous-marines. Le nombre des submersibles allemands détruits dans les derniers mois de 1917 est de : 4 en août, 12 en septembre, 8 en octobre, 9 en novembre, et 8 en décembre.

C'est une fois de plus la vérification d'une vieille loi toujours vraie, la *lutte du Boulet et de la Cuirasse*, que nous retrouverons plus loin : les progrès de la défense suivent toujours et finissent par compenser les progrès de l'attaque.

Enfin en dernier lieu, l'Allemagne n'a pas au cours de la guerre la maîtrise de la surface de la mer : à part quelques corsaires isolés, le pavillon germanique — dès la fin de 1914 — est chassé de la surface des Océans. Il en résulte que l'action des sous-marins allemands est forcément isolée : sans aucun appui, ils ne peuvent compter que sur eux-mêmes. La guerre sous-marine au commerce constituant son seul atout naval, l'Allemagne peut difficilement ne pas l'utiliser :

mais le sous-marin *seul* — non appuyé par des flottes militaires de surface — ne donne pas la décision finale.

C'est la grande leçon qui se dégage des événements maritimes de 1914 à 1918. Pour réussir à la guerre il faut se servir de toutes les armes : tout conflit naval nécessite la mise en œuvre de moyens de surface, sous-marins, aériens. L'Allemagne a fait de ses sous-marins un usage intensif, certes, mais *nécessairement isolé*; or comme le remarque l'Amiral Castex, « l'emploi *intensif* et *solidaire* de toutes les armes accompagne la compréhension intégrale de la guerre ».

CHAPITRE II

SERVITUDES JURIDIQUES ET POLITIQUES

L'emploi d'une arme nouvelle soulève toujours de violentes récriminations :

« Maudit soit le premier soldat qui fut archer ;
C'était un lâche — au fond, il n'osait approcher ! »

C'est ainsi que le Concile de Latran interdit l'arbalète et que le Pape Innocent III proteste contre l'introduction des armes à feu.

Il ne faut pas croire que cet état d'esprit soit le monopole du Moyen Age. Pendant la guerre de Sécession, les Etats du Nord s'élèvent avec indignation contre les Sudistes, coupables d'essayer contre eux les premières mines et torpilles, et les traitent d'assassins, d'impies, de scélérats vomis par l'Enfer : *infernal machinations of the enemy, assassination in its worst form, unchristian mode of warfare...* Malgré ces vertueuses protestations, et si peu chrétienne qu'elle soit, la torpille entre d'emblée dans les armes des peuples chrétiens.

La Conférence de La Haye en 1899 interdit le plus sérieusement du monde de jeter des projectiles « du haut des ballons » ! Et sans remonter si loin, qu'on se souvienne des lamentations anglo-saxonnes à propos des sous-marins dans les Conférences internationales d'après-guerre...

Il est beaucoup plus raisonnable de se placer à un point de vue réaliste, sur le terrain positif, et d'*accepter des faits* qu'il n'est pas interdit de regretter mais contre lesquels on ne peut rien. Pourquoi s'acharner — combien inutilement d'ailleurs! — à vouloir empêcher l'homme de naviguer sous la mer et de voler dans l'air, s'il le peut et que cela lui plaît?

La guerre sous-marine, la guerre aérienne *constituent des faits* : quelque opinion qu'on puisse avoir sur eux, on est pratiquement dans l'obligation d'accepter ces faits.

Peut-on au moins limiter l'action des belligérants dans la conduite des opérations militaires? Les *freins* susceptibles de restreindre les violences de la guerre sont ou bien des servitudes *juridiques* — ce sont les « lois de la guerre » et les conventions internationales — ou bien des servitudes *politiques*, notamment l'influence de l'opinion publique internationale.

Deux grandes leçons se dégagent de l'histoire de tous les temps, même et surtout de l'histoire la plus récente : c'est que d'une part les Belligérants ne tiennent pas compte des « lois de la guerre » ni des conventions internationales; et que d'autre part les Belligérants tiennent compte *ou paraissent tenir compte* — dans une certaine mesure à déterminer — de l'opinion publique mondiale, surtout de l'opinion des grandes nations neutres qui détiennent la puissance politique et spécialement la force navale.

Les Belligérants ne tiennent compte ni des prétendues « lois de la guerre », dont nous aurons à nous occuper un peu plus loin, ni des conventions internationales.

Après l'expérience du dernier conflit et la régression du Droit des Gens qui de l'avis unanime en a été la conséquence, il peut paraître inutile d'insister sur ce point. Retenons seulement l'exemple de la Déclaration de Londres de 1909, réglementant la contrebande de guerre par le système des listes, et la tenue du blocus par la règle de l'effectivité. Au point de vue juridique la Déclaration de Londres — non ratifiée à la suite de l'opposition des Lords Anglais — n'a pas de valeur obligatoire en 1914 : mais elle n'en constitue pas moins un document révélateur des tendances de l'époque.

Or dès le début de la guerre son efficacité pratique se révèle absolument *nulle*. C'est ainsi qu'on lit dans le Mémorandum des Alliés aux Gouvernements neutres, paru au *Journal Officiel* le 8 juillet 1916 :

« Mais il apparut à l'usage que les règles de Londres, établies en pleine paix sur des données théoriques, ne répondaient pas aux conditions toutes nouvelles du conflit mondial... Les progrès de tous genres accomplis dans l'art militaire et naval, la création d'engins nouveaux, la centralisation par les belligérants germaniques de la totalité de leurs ressources aux fins militaires, créaient des conditions très différentes de celles des guerres maritimes du passé... Aussi a-t-il paru nécessaire aux Alliés de s'en tenir uniquement à l'application des règles anciennement reconnues du Droit International. »

On ne peut pas plus élégamment jeter à l'eau la Déclaration de Londres ; c'est d'ailleurs le sort commun de toutes les conventions trop précises, qui veulent tout prévoir et tout réglementer. Elles portent en

elles l'arrêt de leur condamnation à l'impuissance, et au moment où on devrait les appliquer, c'est à qui les violera le premier.

Les servitudes juridiques sont donc pratiquement inopérantes pour limiter l'action des Belligérants dans la conduite de la guerre. Par contre les Etats en conflit semblent tenir le plus grand compte de l'opinion publique internationale, ce qui constitue une *servitude d'ordre politique*.

Il n'en est pas de meilleur exemple que la conduite même de la guerre sous-marine allemande : politique incohérente et contradictoire — on l'a vu —, les militaires et les marins voulant abattre l'Angleterre par la famine au moyen de la guerre au commerce sans restriction, les diplomates craignant par-dessus tout la rupture avec les États-Unis. Mais ce qui préoccupe tant l'Allemagne, c'est l'état de l'opinion publique neutre surtout américaine à son égard, et non pas l'application ou la non application des « lois de la guerre » ou des conventions internationales : ce qui prouve bien qu'il s'agit de servitudes politiques et non juridiques.

C'est ainsi que les opérations militaires se doublent d'opérations diplomatiques; dès la fin de 1914, les Alliés doivent doubler le blocus naval de l'Allemagne par une action diplomatique près des puissances neutres. L'encerclement économique des Empires Centraux, opération purement maritime au début devient une opération diplomatique, économique et financière : merveilleux exemple du caractère *complexe* et *total* de la guerre d'aujourd'hui!

Les Belligérants se livrent à un échange continuél de notes diplomatiques avec les Neutres, pour justifier par des prétextes juridiques la défense de leurs intérêts respectifs.

L'Allemagne proteste contre le blocus britannique qui lui coupe les vivres et fait mourir de faim sa population civile; en représailles elle déclare contre les Alliés la guerre sous-marine sans restriction, et établit des « zones de guerre » de torpillages sans avertissement.

De leur côté la France et l'Angleterre protestent contre la lutte sous-marine à outrance envers les navires marchands; et en représailles procèdent à des extensions de la théorie de la contrebande de guerre pour arriver à l'interdiction générale de commerce — direct ou indirect — avec les Empires Centraux.

Les deux partis en présence prétendent exercer des *représailles* pour justifier leurs manquements respectifs au Droit International. En réalité des deux côtés, on ne tient pas plus compte des « lois de la guerre » que des conventions internationales; du jour où l'Allemagne viole la neutralité de la Belgique en considérant un traité signé comme un chiffon de papier, il n'y a plus aucune raison de s'arrêter en si bon chemin — et d'ailleurs on ne s'en prive pas par la suite!

Les *nécessités de la guerre* passent avant les conventions internationales. Le véritable *frein* qui retient les Belligérants dans leurs opérations militaires, c'est le désir de ménager, d'*amadouer* les neutres puissants assez *forts* pour faire respecter leurs *droits*. Ce n'est pas une question de droit, c'est une *question de fait*, de contingences. Il s'agit en somme d'un frein de nature politique et non pas juridique.

Les Belligérants — tout en paraissant respecter l'opinion publique mondiale — ne sont inspirés en définitive que par la crainte des Neutres forts et de leur réaction armée. La force des Neutres est la garantie et la mesure de leurs droits.

Les servitudes juridiques et politiques qui semblent freiner la conduite de la guerre se ramènent tout simplement en dernière analyse à ce sentiment — peu chevaleresque certes, mais bien naturel et bien humain — la *crainte de la force*.

Que résulte-t-il de ces considérations générales au point de vue de la guerre au commerce? C'est qu'il n'y a très vraisemblablement rien à faire contre l'évolution actuelle de la lutte économique *vers les formules sans restriction*, conforme à la notion moderne de guerre intégrale.

L'expérience prouve que les Belligérants utilisent toujours au maximum les armes dont ils disposent, malgré toutes les « lois de la guerre » et conventions internationales possibles : c'est ce que nous avons appelé la *loi de l'utilisation intégrale*.

Or l'utilisation intégrale des armes nouvelles — sous-marin et aviation — dans la guerre au commerce pousse à la guerre sous-marine et aéro-navale sans restriction contre les navires marchands : cela en vertu de la vieille *loi de la nécessité*, toujours invoquée quand il s'agit de justifier des faits de guerre.

La force du sous-marin est *sous l'eau* : comment admettre que de gaieté de cœur son commandant aille risquer sa perte pour observer les prescriptions du Droit des Gens? Sur le terrain des faits, le sous-marin,

par la mine et par la torpille, accomplira son œuvre de destruction et de mort : il est fort à craindre que toutes les considérations humanitaires d'usage ne puissent rien y changer ! Cela est encore bien plus vrai de l'aviation, qui est actuellement dans l'impossibilité matérielle d'appliquer les formalités traditionnelles exigées pour la destruction des navires marchands.

Le but que poursuit la guerre commerciale moderne est la *destruction totale du commerce même neutre de ravitaillement ennemi*. Pour atteindre ce résultat tous les moyens sont bons : le blocus étendu par zones de guerre aboutit en fait à une interdiction générale de navigation ; l'Aviation ne permet-elle pas d'ajouter à la guerre au commerce classique la *guerre directe à la production*, par la destruction possible des centres industriels ennemis ou travaillant pour l'ennemi ?

Manifestement on ne se trompe pas en parlant de régression du droit international, puisque la destruction, simple voie de fait par définition, est substituée à la prise réglementée juridiquement. Au point de vue économique, il est intéressant de noter que le droit de prise consacre un simple déplacement de richesses, tandis que la pratique de la destruction provoque une disparition de capitaux et diminue l'ensemble des biens.

En présence de cette évolution, il est permis de se demander ce qui subsiste du Droit de la Guerre. Le Droit ne peut avoir que peu de prise sur la navigation sous-marine ; l'invisibilité du submersible lors de l'action équivaut presque à son absence au point de vue juridique. Et comment par ailleurs réglementer l'emploi de l'Aviation ?

Certains phénomènes des guerres modernes demeurent inexplicables par des moyens juridiques : par exemple aucun raisonnement — si subtil soit-il — ne peut donner le droit aux belligérants d'empêcher le passage de neutres innocents en haute mer libre, cependant pratique courante du dernier conflit!

Dans une certaine mesure, le Droit se voit donc obligé d'abdiquer : et cela d'autant plus que la guerre ne comporte pas de sanction juridique. Car en partant de cette *constatation* qu'une force matérielle peut seule arrêter une autre force matérielle, on aboutit à cette conclusion que les deux seules *sanctions* possibles à la guerre nécessitent l'emploi de la violence : il s'agit de la *réaction armée des neutres lésés*, et des *mesures de défense ou de représailles de l'adversaire*.

A la guerre on est bien en face d'un *problème politique de force*, et non pas d'un problème juridique.

CHAPITRE III

RÉNOVATION DE LA GUERRE DE COURSE

Depuis les anciens Corsaires de la marine à voiles, la guerre de Course est en constante évolution : quels sont aujourd'hui ses *procédés techniques* et ses *possibilités économiques*? Les Corsaires modernes ne se contentent pas de parcourir la surface des Océans; ils naviguent au-dessous et ils volent au-dessus des mers.

Aussi cette étude schématique de la rénovation de la guerre au commerce comprendra-t-elle trois parties correspondant successivement à la Course de surface, à la Course sous-marine et à la Course aérienne.

I. — LA COURSE DE SURFACE.

La guerre de Course *privée* à la façon des anciens Corsaires n'existe plus depuis la Déclaration de Paris de 1856. Les navires qui se livrent aujourd'hui à la guerre au commerce sont ou bien des navires militaires appartenant aux flottes d'Etat, ou bien des croiseurs auxiliaires, bâtiments privés militarisés et *intégrés* dans les marines de guerre.

Le fait historique essentiel qui se dégage de l'histoire des anciennes guerres maritimes, c'est que les Corsaires français — malgré leurs brillants exploits — ont régulièrement échoué contre le commerce anglais, chaque

fois qu'ils n'ont pas été soutenus par des flottes militaires.

Ces leçons du passé sont confirmées par les enseignements de l'histoire la plus récente. On a vu que l'échec relatif des Corsaires allemands de surface de 1914 à 1918 est dû principalement à deux causes : l'absence de bases de ravitaillement, et la chasse par les croiseurs anglais maîtres de la mer.

Le bâtiment qui se livre à la guerre de Course peut fort bien atteindre une route maritime, et rien ne peut l'empêcher d'y faire pendant quelques temps de fructueuses opérations : mais *il lui faut se ravitailler*, et s'il ne dispose pas par un moyen quelconque du mazout nécessaire aux navires modernes, il est obligé de terminer sa croisière en rentrant ou en se faisant interner dans un port neutre.

Heureux encore s'il ne succombe pas sous les coups des escadres de croiseurs envoyés à sa recherche ! La puissance maritime dont les flottes sont maîtresses des mers peut évidemment mettre du temps à se débarrasser des corsaires qui gênent son commerce, mais elle finit toujours par avoir le dernier mot. La guerre de Course ne peut mener à aucun résultat décisif : *il n'y a rien à faire en surface contre la maîtrise de la mer.*

D'ailleurs d'une façon générale la lutte contre le commerce ne peut *seule* donner la décision finale : « C'est en définitive une chimère, remarque l'Amiral Castex, que de penser faire victorieusement la guerre en fuyant l'acte de force essentiel : le combat. » La force organisée, constituée par les flottes militaires dans la guerre navale, est l'*ultima ratio* de l'attaque et de la

défense des communications, comme de toute opération de guerre.

Mais si la Course n'est jamais un facteur *décisif* de la guerre maritime, elle n'en est pas moins un facteur *capital*. Aussi même avec les développements récents des flottes sous-marines et aériennes, y a-t-il aujourd'hui d'intéressants essais de *rajeunissement* de la guerre au commerce de surface. Les unités légères italiennes constituent une admirable *flotte de raids* contre le commerce transméditerranéen. Le *Deutschland* est trop peu protégé contre les bâtiments de ligne pour être un véritable *cuirassé de poche*; mais avec son armement et son grand rayon d'action, c'est en réalité un *super-croiseur* ou « *super-Emden* », merveilleusement apte à la Course Océanique et capable de pulvériser en quelques instants des convois Transatlantiques entiers... avec leur escorte de croiseurs légers.

II. — LA COURSE SOUS-MARINE.

Le sous-marin — révélation du dernier conflit au point de vue maritime — permet d'accroître dans des proportions considérables les possibilités et le rendement de la guerre au Commerce.

Certes il présente des inconvénients. *Lent*, il est retardé et handicapé par son manque de vitesse : si récemment on lui a permis de se déplacer plus rapidement en surface en augmentant son déplacement, sa vitesse en plongée n'a fait que des progrès insignifiants. *Myope*, il voit difficilement ce qui se passe autour de lui, et n'a pas les dons d'observation de l'avion. *Vulnérable*, c'est le plus fragile des bâtiments de guerre, sur-

tout avec la pratique moderne de l'armement défensif des navires marchands.

Par contre le sous-marin a de gros avantages : son *grand rayon d'action* lui permet des croisières plus longues et des opérations plus éloignées que ne peuvent en réaliser les autres bâtiments militaires d'un tonnage équivalent; la question si angoissante du ravitaillement à pour lui moins d'importance. Mais sa caractéristique essentielle est sa faculté d'immersion qui le fait disparaître à volonté. *L'invisibilité du submersible lui confère aux yeux de l'adversaire une sorte de don d'ubiquité* : sa présence étant possible partout et toujours — sans qu'on puisse s'en douter — il est nécessaire de prendre contre lui des mesures de défense disproportionnées avec les moyens sous-marins mis en action. D'autre part c'est le seul bâtiment de guerre qui, par la plongée, puisse se mettre relativement à l'abri de l'Aviation.

Pour classer les instruments de la Guerre de Course sous-marine, on peut reprendre la distinction — toute relative d'ailleurs — faite à propos de l'Application du Droit des Prises entre les sous-marins de faibles dimensions et les grands croiseurs submersibles.

Les petits sous-marins ont principalement pour objet la défense côtière et le blocus rapproché. Leur vulnérabilité en surface et leur étroitesse leur rendent la plupart du temps très difficiles, pour des raisons de sécurité et de commodité, l'observation des formalités traditionnelles de la Visite et de la Prise. Ils attaquent normalement en plongée, en torpillant les bâtiments qui passent à leur portée. Incontestablement les sous-

marins de cette catégorie ont tendance à appliquer les procédés de guerre au commerce généralement qualifiés de torpillage sans avertissement.

Les *croiseurs submersibles* de fort tonnage sont au contraire essentiellement des bâtiments de croisière, agissant surtout comme navires de surface. Bâtiments de croisière, destinés à l'attaque et à la défense des communications éloignées, ils sont admirablement équipés pour la *guerre de Course lointaine*, ce qui explique la *peur* que les Anglais en ont pour leur commerce de ravitaillement.

L'Amirauté Britannique ayant mis sur cale en 1921 le X-1 de 2.780 tonnes en surface et de 3.600 tonnes en plongée, Bywater, dans son ouvrage sur *Les Marines de guerre et la politique navale des nations depuis la guerre*, considère ce geste comme *douteux* du point de vue des intérêts anglais, et l'apprécie dans les termes suivants :

« Si la valeur de ce bâtiment pour le combat reste obscure, le type a des mérites évidents comme *destructeur de commerce* grâce à son rayon d'action étendu, à ses qualités nautiques, à son puissant armement. C'est justement le genre de sous-marin susceptible d'avoir les effets les plus mortels contre le commerce anglais... Le X-1 est donc pour l'Angleterre en plus petit une répétition de l'erreur du *Dreadnought*. »

L'idée maîtresse qui préside à la conception du croiseur submersible, c'est de faire agir un sous-marin de grand tonnage principalement à la façon d'un navire de surface. La plongée pour lui reste exceptionnelle, l'attaque se faisant normalement au canon de préférence à la torpille. Ses dimensions lui permettent d'ob-

server plus facilement les prescriptions juridiques du Droit des Prises : considération dont il ne faut pas *pratiquement* s'exagérer l'importance, car l'embarquement d'équipages de prise amène une consommation supplémentaire d'air et de vivres, et l'armement d'un vapeur de prise accompagnant le sous-marin comme navire auxiliaire — conformément à la pratique allemande de 1917 sur les côtes américaines et africaines — le ferait repérer et *brûler* trop rapidement.

On aboutit aujourd'hui à des croiseurs submersibles de déplacement relativement considérable : le *Surcouf* français fait 2.800 tonnes en surface et 4.300 tonnes en plongée. Travaillant normalement au canon, ces bâtiments s'orientent très nettement vers le combat d'artillerie en surface; ils sont légèrement cuirassés pour résister aux obus des navires marchands armés défensivement. Enfin leur tonnage respectable leur rend la plongée moins facile : ce sont des bateaux *moins manœuvriers* que les petits sous-marins ordinaires, par conséquent plus vulnérables et en particulier, semble-t-il, assez exposés aux torpilles.

D'où le caractère *un peu hybride* de ce type de submersibles adoptant en quelque sorte les *mœurs de la surface* : théoriquement c'est sans aucun doute un *péché* contre les grands principes militaires de liaison des armes et de spécialisation des outils. Mais pratiquement ce genre de bâtiments pourrait rendre de grands services et faciliter la guerre de Course lointaine en cas d'infériorité en surface : remarque qui intéresse tout particulièrement la politique navale de la France.

D'ailleurs la question du croiseur submersible n'est pas encore au point : on pourrait actuellement presque

le considérer comme un croiseur de surface muni de moteurs Diesel et capable de plonger pour se cacher

Aboutira-t-on dans l'avenir à des navires sous-marins, cuirassés, de 10.000 tonnes? On peut croire que de tels bâtiments seraient à la fois de mauvais submersibles, perdant les qualités originelles du sous-marin (souplesse de manœuvre, plongée rapide), et de mauvais porte-canon inférieurs en artillerie aux croiseurs de surface. Mais cela rentre dans le domaine de l'anticipation, et il est toujours très osé de se livrer à ce genre de prédictions...

Les procédés dont on dispose actuellement *pour parer à la menace sous-marine* contre le commerce peuvent se ranger en deux catégories : d'une part les *moyens de défense* des navires marchands, d'autre part les *moyens d'attaque* contre les sous-marins.

L'*armement autonome défensif des bâtiments de commerce* réalise un système de *protection directe*, basé sur la vulnérabilité du submersible dans le combat d'artillerie en surface. C'est un curieux retour à une situation très ancienne, qu'on avait pu croire disparue avec la naissance des grandes flottes militaires : autrefois les navires marchands voyageaient toujours armés. Par ailleurs la généralisation de ce procédé à la fin de la dernière guerre révèle une tendance très intéressante à la *militarisation complète de la flotte de commerce*, ne fût-ce que par la nécessité d'embarquer du personnel militaire spécialisé pour la manœuvre des divers appareils composant l'armement défensif autonome des navires marchands (canons, engins fumigènes, appareils d'écoute, T. S. F., etc...).

La substitution de la pratique des *convois escortés* au système des *routes patrouillées* dans le courant de 1917 a diminué considérablement le rendement de la campagne sous-marine allemande : on renonce à ce moment à protéger la mer pour protéger plus simplement et plus efficacement les navires. Le convoi escorté, réunissant bâtiments militaires et bâtiments de commerce, groupe tous les éléments de protection et d'attaque : c'est l'instrument défensif et offensif le plus parfait qu'on ait imaginé contre le sous-marin. C'est entre parenthèses un amusant retour au bon vieux temps de la Marine à voiles...

Les deux procédés d'attaque vraiment efficaces contre les submersibles n'ont été réalisés qu'en 1918, après trois années de recherches : ce sont les barrages de filets et de mines à immersion profonde, tel le gigantesque champ de mines anglo-américain de la Mer du Nord à la fin de la guerre, et les attaques par groupes de patrouilleurs rapides munis d'appareils de détection et armés de grenades sous-marines. L'importance de l'*écoute sous-marine* est considérable, car elle fait perdre en grande partie au submersible l'avantage qu'il tire de son invisibilité par immersion.

L'*avion* voit et surprend le sous-marin en plongée, mais *ne peut pas l'écouter*, donc ne peut pas le chasser quand il est trop profondément immergé. Dans la défense anti-sous-marine, l'Aviation doit jouer plutôt le rôle de *rabatteur*, la chasse et la destruction proprement dites des sous-marins paraissant réservées de préférence aux navires de surface, et spécialement aux destroyers.

Actuellement on semble arrivé à protéger réellement

les bâtiments de commerce contre la menace des submersibles, en attendant de nouveaux progrès de la navigation sous-marine, amenant eux-mêmes de nouveaux perfectionnements dans la défense. C'est toujours la *lutte du Boulet et de la Cuirasse* : il ne faut donc ni abandonner ni employer exclusivement le sous-marin, il faut que les diverses armes *collaborent* — et cela est aussi vrai pour la défense que pour l'attaque.

La conclusion pratique à retenir de cette étude de la guerre de Course sous-marine, c'est que le sous-marin doit pour réussir s'appuyer sur des flottes militaires de surface.

Pendant la guerre de 1914, les navires de commerce alliés confiaient leur protection aux patrouilleurs, qui confiaient eux-mêmes la leur aux forces navales organisées : celles-ci soutenaient donc en fin de compte tout l'édifice de la lutte anti-sous-marine, rôle rarement discerné parce que masqué par le duel *seul apparent* des patrouilleurs alliés et des sous-marins allemands.

Il ne peut pas y avoir de guerre sous-marine *efficace* et *décisive* quand on ne peut disputer à l'adversaire la maîtrise de la surface, c'est-à-dire le contrôle des voies maritimes essentielles de communication.

On aboutit ainsi, non pas à une opposition, mais à une *liaison de l'arme sous-marine et de l'arme de surface*. Le sous-marin complète la flotte de surface sans la faire disparaître : l'intervention sous-marine ne supprime pas plus le *Capital Ship* que l'emploi de l'aviation ne supprime le sous-marin.

Quant à l'avenir de la navigation sous-marine, très certainement de nouveaux progrès l'attendent. Actuel-

lement le sous-marin est obligé de se charger de deux moteurs : moteur électrique avec des accumulateurs au plomb très lourds pour la plongée, moteur Diesel à combustion interne et à faible consommation pour la surface. Le *moteur unique* permettrait de remédier à la lenteur actuelle du submersible : c'est le plus gros progrès technique dont il puisse rêver à l'heure actuelle. Peut-être trouvera-t-on la solution dans l'emploi de nouveaux accumulateurs, permettant d'emmagasiner une grande quantité d'électricité sous un volume et un poids très réduits?

Le sous-marin est — au point de vue militaire — une arme très efficace contre le commerce, quoique non décisive *à elle seule*. Par contre, au point de vue politique, son usage est délicat avec les neutres. Donc, en laissant de côté toutes considérations humanitaires et morales, l'emploi du sous-marin dans la guerre de Course se légitime *jusqu'à la limite qu'on peut atteindre sans complications diplomatiques* avec les neutres. Or cela — il est inutile d'insister encore sur ce point — c'est éminemment un *problème politique*, ce n'est en rien un problème juridique.

III. — LA COURSE AÉRIENNE.

L'emploi de l'Aviation au cours d'un conflit éventuel ouvrirait sans doute des possibilités toutes nouvelles à la Guerre au Commerce, et y amènerait probablement des bouleversements analogues aux modifications que l'intervention sous-marine lui a fait subir de 1914 à 1918.

D'autant plus que l'arme aérienne permettrait d'at-

teindre les centres industriels par-dessus les armées et les forces navales en présence, et par conséquent ajouterait, dans une certaine mesure, la *guerre directe à la production* à la guerre au commerce classique.

Pour déterminer ce que pourrait réaliser l'Aviation dans la lutte économique, nous verrons successivement les Instruments de la Course aérienne, les procédés de défense contre aéronefs, et les possibilités pratiques de l'intervention des flottes de l'Air.

Parmi les instruments de la guerre aérienne au commerce, trois formules navales semblent particulièrement intéressantes : le navire porte-avions, l'aviation embarquée, l'hydraviation autonome de croisière.

Le *navire porte-avions* ou « *croiseur avion* » est un bâtiment de déplacement moyen, de préférence, à grand rayon d'action, à grande vitesse pour coopérer avec la flotte de surface, et portant au lieu de batteries d'artillerie lourde des escadrilles d'aviation de bombardement. La puissance offensive d'un tel navire de guerre, pour la protection ou l'attaque des routes commerciales, s'étend bien au delà de la portée des canons les plus puissants, puisqu'elle est précisément représentée par le rayon d'action des avions qu'il porte à son bord.

L'*aviation de combat embarquée* est susceptible de jouer un rôle important dans la guerre de Course Aéro-Navale. Pour l'attaque des bâtiments de commerce, les Corsaires — de surface ou sous-marins — peuvent fort bien se munir d'avions à titre d'arme auxiliaire pour la reconnaissance et l'arraisonnement des prises; le grand sous-marin français *Surcouf* embarque par exemple un hydravion. Les navires marchands eux-mêmes pour-

raient pour leur défense être munis de quelques avions et de catapultes, au même titre qu'ils étaient munis de canons à la fin de la dernière guerre.

L'*aéronautique autonome de haute mer*, comprenant les gros hydravions de croisière ou *flying boats*, semble vouée à un rôle spécifiquement naval, dépendant en somme pour sa défense de l'aviation de chasse embarquée, donc *in fine* du navire de surface. Cette hydra-
viation autonome constitue une véritable *force navale volante*, « au tirant d'eau négatif », comme l'explique le lieutenant de vaisseau Barjot dans un article de la *Revue Maritime* de 1931 : tel le *DO-X* de 50 tonnes. Peut-être aboutira-t-on, par une évolution semblable à celle que suit le sous-marin, à de véritables *croiseurs aériens* à grand rayon d'action, bateaux volants pouvant utiliser la torpille et le canon comme le navire de surface?

La défense anti-aérienne se sert des procédés classiques de D. C. A. : ballons de protection, rideaux de fumée, camouflage des navires marchands, repérage par le son avec des appareils d'écoute, etc...

L'artillerie anti-aérienne utilise surtout les petites pièces de 37 à 40 millimètres à tir automatique très rapide, malgré une tendance très nette vers de plus gros calibres (100 à 127 mm.).

Par ailleurs les navires de commerce peuvent embarquer de l'aviation pour leur défense, comme les bâtiments de guerre le font pour l'attaque de leurs similaires.

Enfin et surtout la meilleure mesure de protection anti-aérienne est la *dispersion des objectifs*. Donc à la

mer, il faut disséminer les forces, avoir davantage de bateaux plus petits et pouvoir user de mouillages étendus : Bizerte est à ce point de vue beaucoup plus sûr que Toulon.

La combinaison des attaques aériennes et sous-marines met les navires marchands dans une situation difficile qui constitue presque un *cercle vicieux* : pour échapper à la torpille du sous-marin, les bâtiments de commerce doivent se former en convois, mais pour éviter la bombe de l'avion, ils doivent aller en ordre dispersé ! Il semble qu'en réalité dans une guerre navale éventuelle, les seuls navires marchands qui navigueraient isolément seraient très rapides et très fortement armés de canons et d'avions embarqués. On grouperait vraisemblablement tous les autres bâtiments en *gros convois très protégés* contre les menaces sous-marine et aérienne, par une escorte composée non seulement de navires de guerre de surface, mais aussi de forces aériennes puissantes.

A terre le perfectionnement des armements aériens impose également la dispersion des objectifs industriels et militaires : *il est à craindre que toute organisation économique concentrée ne soit vouée désormais au massacre aérien*. Il faut en conséquence protéger les arsenaux maritimes et les ports de guerre, et en particulier construire des abris souterrains pour le mazout stocké nécessaire aux navires militaires.

Quelles sont maintenant les possibilités pratiques de l'arme aérienne dans la guerre économique moderne ?

Contre les convois de navires marchands *escortés*

— formations militaires qu'on peut couler sans avertissement ni visite — l'Aviation a certainement une grande puissance destructive.

Contre les bâtiments de commerce naviguant *isolément*, l'avion — en droit international positif actuel — a le droit d'agir en se conformant aux formalités traditionnelles de la visite et de la prise. Mais la question de la visite et du sauvetage des équipages et des passagers, déjà bien difficile avec le sous-marin, est actuellement *insoluble* avec l'aviation. Il en résulte une tendance très nette de la guerre aéro-navale au commerce vers les formules sans restriction; plus encore que la guerre sous-marine, ce serait une guerre de destruction totale *sans sauvetage possible*, et dont le seul frein serait la crainte d'ennuis avec les neutres.

L'originalité de l'arme aérienne, c'est qu'elle permet d'atteindre le commerce et l'industrie ennemis à leur source même : la guerre aérienne aux centres industriels détruit les biens visés *au stade primaire de la production*, tandis que la guerre maritime au commerce ne peut s'en emparer qu'*au stade secondaire du transport* et de la circulation.

La conséquence en est une extension de la notion de guerre au commerce : la Course Aérienne est continentale autant que maritime, c'est une guerre à l'économie entière de la nation, commerce et production, visant la destruction des centres industriels comme des convois de ravitaillement. C'est en un mot la guerre totale, dans l'ordre économique.

Dans un conflit éventuel, quels seraient les procédés aériens employés pour la guerre économique

intégrale et la destruction des centres de production? Ce seraient probablement des *bombardements massifs*, surtout des bombardements de nuit facilités par la radiogonométrie et les silencieux en ce moment à l'étude pour empêcher le repérage des avions par le son; bombardements utilisant d'une part des bombes explosives et des bombes incendiaires contre les usines et le matériel, d'autre part des bombes toxiques — terribles instruments de guerre aéro-chimique et bactériologique — contre la population civile.

Peut-être l'Aviation ennemie tenterait-elle aussi des débarquements aériens à l'intérieur du pays, conformément aux anticipations chères au lieutenant-colonel Mayer : c'est fort possible, surtout pour tenter des *coups de mains rapides* contre les ouvrages d'art, les ponts et les voies de communication.

De cette situation nouvelle due à l'intervention de l'arme aérienne, résultent les conséquences suivantes :

1^o Le meilleur moyen de lutter contre le danger aérien est de *disperser les objectifs militaires et industriels*, ce qui permet de décongestionner les grandes villes tentaculaires, et en particulier la région Parisienne où les objectifs de toute sorte sont entassés comme à plaisir.

2^o La *notion de combattant civil* subit une extension considérable : fonctionnaires, ouvriers, employés, cheminots sont mobilisés comme combattants au même titre que les équipages des navires marchands. Tous ces combattants doivent être astreints à une protection militaire : masques contre les gaz asphyxiants, abris, rideaux de fumée, camouflage, etc...

3^o La véritable population *non combattante* (enfants,

vieillards, femmes non mobilisées) doit être évacuée des grandes agglomérations.

Mais dans la guerre totale que serait la guerre de demain, il reste très peu de non combattants.

Bien que le danger aérien soit très réel, il faut se garder des anticipations exagérées et des descriptions faciles de carnages et d'horreurs. En réalité une population patriote, militarisée et entraînée pourrait fort bien résister au bombardement aérien.

Dans tous les cas l'intervention de l'Aviation modifiera dans de grandes proportions les conditions des conflits futurs. A la mer le bâtiment de combat subsistera, mais devra se transformer : peut-être sera-t-il capable de naviguer sous l'eau et de voler dans l'air? A terre la guerre économique — par tous les procédés de *Course* maritime et continentale possibles — cherchera à détruire directement la production de l'adversaire.

L'ancienne notion de la guerre au commerce est ainsi profondément modifiée et transformée; elle doit s'adapter aux conditions nouvelles qui résultent de l'emploi des armes sous-marine et aérienne.

On assiste à une *extension de l'acte de guerre*, à la fois dans l'espace et dans le temps. *Dans l'espace*, par la conquête de l'air et de la profondeur de la mer, les trois dimensions sont ouvertes aux opérations militaires : la combinaison du sous-marin et de l'aviation — tel le *Surcouf* embarquant un hydravion — offre une perspective des plus intéressantes, l'avion guidant le sous-marin, et aboutit en outre à l'*utilisation intégrale des trois dimensions de l'espace*.

Dans le temps, il faut constamment s'attendre à voir surgir soit un sous-marin en raison de son privilège d'invisibilité, soit de l'aviation ennemie à bases proches à cause de sa grande vitesse d'arrivée : la protection anti-sous-marine et anti-aérienne doit donc être continue.

Des considérations qui précèdent sur les transformations actuelles de la guerre de Course, une grande leçon militaire se dégage : c'est que *l'emploi exclusif d'une arme ne donne jamais de résultat décisif.*

Une véritable *mystique sous-marine* s'est emparée pendant la guerre de l'Allemagne, où l'opinion surexcitée poussait à la guerre au commerce sans restriction avec la certitude de réduire ainsi l'Angleterre à la famine. En France après la guerre, on a réédité à propos du sous-marin tous les emballements de la *Jeune Ecole* de l'amiral Aube au sujet de la torpille : un membre du Parlement, M. de Kerguézec, ne proposait-il pas la construction d'une flotte de 250 submersibles comme seule et unique force navale ?

En réalité le sous-marin peut causer de gros dommages au commerce : mais pour dominer il doit s'appuyer sur des flottes de surface, parce que son action *isolée* ne donne pas la maîtrise de la mer — c'est-à-dire le contrôle des voies de communication maritimes essentielles.

Ce qui n'empêche d'ailleurs pas le sous-marin d'être le plus terrible adversaire que le commerce de ravitaillement ait jamais eu, en attendant que l'aviation s'en mêle...

Il est curieux de rapprocher de cette mystique sous-

marine qui a sévi en Allemagne pendant la guerre et en France après la guerre, la *mystique aérienne* existant actuellement dans un certain nombre de pays.

Le général italien Douhet a vulgarisé cette fameuse doctrine de la *guerre totale* par l'*Aviation arme unique*, en prônant la constitution d'une armée aérienne autonome et homogène à *caractère exclusivement offensif*, pour l'attaque des centres militaires, la coupure des moyens de transport, la destruction des villes et des centres industriels. Les forces de terre et de mer étant réduites à la défensive, l'offensive n'aurait lieu que dans l'Air, car c'est dans l'Air que l'offensive aurait le meilleur rendement.

Mais l'*Aviation seule* ne réussirait pas plus aujourd'hui que le sous-marin *seul* n'a réussi hier. On ne se lasse pas de rééditer les mêmes erreurs à chaque apparition d'une arme nouvelle, qu'il s'agisse de torpille, de sous-marin, d'avion ou de gaz de combat.

C'est au fond la *persistance du même mirage* : l'espoir chimérique d'obtenir une décision rapide en attaquant les faibles et en négligeant les forts, en mettant naïvement sa confiance dans un *truc*, dans une *martingale*, pour employer l'expression de l'Amiral Castex.

Et toutes ces illusions se ressemblent étrangement entre elles ! Sous Louis XIV, Pontchartrain veut réduire l'Angleterre par la Guerre de Course exclusive ; puis ce sont les emballements de la *Jeune Ecole* et de l'Amiral Aube à l'apparition de la torpille ; ensuite viennent les illusions allemandes et françaises sur la guerre sous-marine commerciale ; enfin la dernière en date est la mystique aérienne d'aujourd'hui, les moyens aériens actuels permettant — d'après le Général Douhet et le

Lieutenant Colonel Mayer — d'arriver très vite à une rupture d'équilibre entre les Belligérants...

Le contact brutal avec la réalité militaire n'est jamais à l'avantage de toutes ces doctrines, et ces beaux espoirs sont régulièrement démentis par les faits. L'intervention d'une arme nouvelle cause des effets de surprise qui provoquent des emballements : mais *le progrès de la défense suit toujours et nécessairement le progrès de l'attaque*. C'est encore la *lutte du Boulet et de la Cuirasse*, qu'on a vue à propos du sous-marin.

Il ne faut jamais compter sur l'emploi exclusif d'un moyen militaire quelconque pour trouver à la guerre un « truc » permettant d'emporter sans effort la décision finale. Ce serait vraiment trop beau et trop facile, on peut même dire que ce serait *immoral* !

Pour arriver à un résultat, *il faut la collaboration de toutes les armes* : la guerre navale doit mettre en œuvre des moyens de surface, sous-marins, aériens. Et comme le remarque l'Amiral Castex en terminant ces études de philosophie militaire que nous reprenons ici, « l'avenir *incorpore* les armes nouvelles dans l'ensemble de la guerre, mais sans leur donner l'emploi *exclusif* rêvé au début par quelques emballés. »

CONCLUSIONS GÉNÉRALES

La guerre au Commerce est en train d'évoluer — par le sous-marin et par l'aviation — vers des formes nouvelles de lutte économique. C'est un des aspects, et non le moins important, de la transformation de la guerre à l'époque contemporaine.

Le conflit éventuel de demain sera une guerre de peuples et une guerre totale, caractérisée par les phénomènes suivants : mobilisation de la population entière; centralisation de l'économie du pays; réquisition de la totalité des forces de la nation, militaires certes, mais aussi économiques et financières; tension en un mot de toutes les énergies disponibles vers le but de guerre.

Les procédés de cette guerre totale seront dirigés contre les biens et contre les personnes. La *guerre aux biens* consistera dans la lutte économique sans restriction résultant des transformations actuelles de la Course : guerre sous-marine et aéro-navale au commerce, guerre aérienne à la production par la destruction des centres industriels. La *guerre aux personnes* visera l'ensemble de la population même civile et non combattante : guerre aérienne d'extermination par bombardements massifs, guerre chimique par l'emploi de gaz asphyxiants et guerre bactériologique permettant d'atteindre la race dans son existence même.

La guerre totale ainsi comprise provoque et justifie la destruction totale. C'est ainsi qu'on a pu établir des lois, constituant une véritable *Economie de la Destruction* : ce ne sont encore heureusement que des principes scientifiques, il ne reste plus qu'à les mettre en application!

On peut dire par exemple — constatation particulièrement réjouissante — que la densité des richesses en Europe Occidentale justifie la destruction systématique, dans un but militaire, de zones très étendues.

D'une façon générale, l'arme aérienne est un facteur de décision aux mains des grands pays industriels modernes. Mais il ne faut pas s'exagérer le danger, déjà très suffisant par lui-même, comme le font plus ou moins volontairement un certain nombre de *marchands d'horreurs* : en particulier la destruction des grandes villes — qu'on a tendance, à la suite de quelques campagnes de presse, à s'imaginer très facile — demanderait beaucoup de temps et la mise en œuvre de moyens aériens considérables et onéreux.

Ce qu'il est curieux de signaler, c'est que toutes ces idées modernes de guerre totale et de guerre de destruction constituent un retour inavoué aux vieilles conceptions de l'Antiquité Païenne, — avec des moyens matériels perfectionnés.

La guerre antique est une *guerre d'extermination* : tout est permis contre l'ennemi... La population non emmenée en esclavage est passée sans explication au fil de l'épée, et une fois que les propriétaires du sol sont exterminés, le sol lui-même est réparti entre les vainqueurs. Dans les guerres Puniques, Rome se propose pour but avoué l'anéantissement de sa rivale : le

célèbre *Delenda Carthago* ! est ici le *Credo* de l'Antiquité.

C'est à ce vieil idéal que nous paraissions actuellement revenir. Cette évolution prouve entre autres choses que le progrès moral et intellectuel ne suit pas forcément le progrès matériel et économique.

Peut-être les civilisations matérielles *trop avancées* se détruisent-elles par leurs découvertes scientifiques et les terribles moyens de destruction qu'elles engendrent : ce sort — avant qu'il ne soit dans l'avenir le sort de notre civilisation occidentale — ne fut-il pas dans le passé celui des grandes civilisations antiques qui ont laissé si peu de traces de leur passage?

Dans cette guerre de destruction, quelle place reste-t-il pour le Droit? La guerre n'est-elle pas la *négarion du Droit*? La guerre est par définition un phénomène extra-juridique, un fait *hors du Droit*, puisque le recours à la force pour la résolution des conflits internationaux suppose le rejet préalable des solutions juridiques pacifiques.

Il n'y a plus de place pour le sentiment dès que la lutte commence. « La guerre, dit Clausevitz, est un *acte de violence* à l'emploi de laquelle il n'y a aucune limite. Les forces agissantes à la guerre sont les ressources matérielles dont on dispose et la force de volonté. »

L'objet pratique de la guerre est d'établir en fait le droit du plus fort. Comment peut-il alors être question de Droit de la guerre?

Remarquons que de toutes façons, depuis le *pacte Kellogg* de 1928 portant renonciation à la guerre « comme instrument de politique nationale », la guerre

mise *hors la loi* se trouve par le fait même juridiquement *hors du droit* — réserve faite des discussions byzantines sur la question de savoir s'il y a des guerres justes ou injustes, permises ou interdites par le Pacte de la S. D. N. Il suffit d'ailleurs de jeter un regard autour de soi pour s'apercevoir que le Pacte Kellogg, pas plus que tous les autres pactes signés depuis la guerre, n'a rien changé aux politiques impérialistes et nationalistes des puissances du monde.

Les servitudes qui restreignent l'action militaire et qui constituent les *freins de la guerre* sont en réalité d'ordre politique et non juridique. Les prétendues « lois et coutumes de la guerre » sont des concepts variables dans le temps et dans l'espace et n'ont qu'une valeur morale *toute relative*; le respect des conventions internationales et de l'opinion publique mondiale n'agit — on s'en souvient — que par la peur des neutres puissants.

En réalité, toutes ces servitudes politiques et juridiques se ramènent en fin de compte à la *crainte de la force*: réaction armée des neutres, mesures de défense ou de représailles de l'adversaire.

C'est pourquoi *la puissance des neutres est la garantie et la mesure de leurs droits*: la crainte de la force est souvent le commencement de la sagesse, pour les Etats comme pour les individus. La guerre supporte des servitudes d'ordre économique et géographique, telles que les questions de ravitaillement par exemple. Mais la conduite de la guerre est en soi un problème politique de force, ce n'est pas un problème juridique.

Les véritables lois de la guerre sont ou bien des lois

économiques résultant du jeu de forces mystérieuses dont nous ignorons le mécanisme, ou bien des lois *politiques* réglant la naissance, la vie et la mort des Puissances qui s'agitent sur la scène du monde. Mais des lois *juridiques*?...

Peut-être pouvait-on parler de lois juridiques de la guerre au Moyen Age, à l'époque chevaleresque de la « trêve de Dieu », alors qu'une autorité spirituelle commune s'imposait aux sociétés politiques à peine formées. Mais aujourd'hui, dans un milieu international où la *force* subsiste seule comme réalité reconnue et respectée, que peut-il subsister du prétendu *Droit de la guerre*?

Humanize War, Humanize Hell! disait Lord Fisher qui ne mâchait pas ses mots : vouloir humaniser la guerre, c'est vouloir humaniser l'enfer!

Lu le manuscrit :

Le Président de la thèse.

GILBERT GIDEL

Vu :

Le Doyen,

EDGARD ALLIX

Vu et permis d'imprimer :

Le Recteur de l'Académie de Paris,

Paris, le 1^{er} février 1934

S. CHARLÉTY

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES GÉNÉRAUX

- ALESSANDRI, commissaire en chef de la Marine. — *Contribution à l'étude des blocus nouveaux*, Paris, 1919.
- Sénateur BERGEON. — *La liberté de la mer et le Désarmement naval*.
- DE BOECK. — *De la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi*, Paris, 1882.
- BYWATER. — *Les Marines de Guerre et la Politique navale des nations depuis la guerre*. Edition française, Paris, 1930.
- Amiral CASTEX :
 Synthèse de la guerre sous-marine : de Pontchartrain à Tirpitz.
 Paris, 1920.
 Théories Stratégiques, 4 tomes parus, Paris, 1929-1930-1931-1933.
- Amiral CONSETT. — *The triumph of unarmed forces*, London, 1923.
- DUMAS. — *Les Aspects économiques du Droit de Prise depuis la guerre mondiale*, t. II, Paris, 1926.
- Charles DUPUIS :
 Le Droit de la Guerre maritime d'après les Doctrines anglaises contemporaines, Paris, 1899.
 Le Droit de la Guerre maritime d'après les Conférences de La Haye et de Londres, Paris, 1911.
- FAUCHILLE. — *Traité de Droit International Public*.
- Professeur GIDEL. — *Le Droit International Public de la Mer : le temps de paix*. Deux volumes parus, Paris, 1932.
- Lieutenant de Vaisseau GUICHARD. — *Histoire du Blocus naval (1914-1918)*, Paris, 1929.
- Capitaine de frégate LAURENS :
 Introduction à l'étude de la guerre sous-marine, Paris, 1921.
 Le Blocus et la guerre sous-marine, Paris, 1924.
 Précis d'histoire de la guerre navale, Paris, 1929.
 Histoire de la guerre sous-marine allemande, Paris, 1930.

- LOWELL THOMAS. — *Les Corsaires sous-marins*, Paris, 1930.
Amiral RATYÉ. — *Une doctrine française de la Liberté des Mers*.
De VILLENEUVE-TRANS. — *La Liberté des Mers. Le Blocus de l'Allemagne. La guerre sous-marine*, Paris, 1917.
Les organisations de blocus en France pendant la guerre (1914-1918), publié sous l'inspiration de DENYS COCHIN par un groupe de ses collaborateurs, Paris, 1926.

THÈSES DE DROIT

- BELLON. — *La Marine auxiliaire et ses principales applications*, Thèse Paris, 1933.
BOUY. — *Le Désarmement naval*, Thèse Paris, 1930.
NAVELLO, commissaire de la Marine. — *L'évolution du Droit de Visite et du Droit de Prise au cours de la dernière guerre*, Thèse Paris, 1925.
RENAULT. — *Le sous-marin : sa situation dans le Droit des Gens*, Thèse Paris, 1932.
TRÉVILLY, commissaire de la Marine. — *Essai sur l'histoire et la situation du sous-marin en Droit International*, Thèse Caen, 1931.
WILLIAMS. — *La limitation des Armements navals*, Thèse Paris, 1933.

ARTICLES DE REVUES

Revue générale de Droit International public :

1915. PERRINJAQUET. — *La guerre européenne et les relations commerciales des belligérants et des neutres. L'application des théories de la Contrebande de guerre et du Blocus*.
1916-1917. PERRINJAQUET. — *La guerre commerciale sous-marine. Les torpillages du Lusitania, de l'Arabic, de l'Ancona et du Persia. Les protestations des Etats-Unis et les concessions de l'Allemagne*.
1918. FAUCHILLE. — *La guerre sous-marine allemande*.

Revue maritime :

1920. Amiral CASTEX. — *Synthèse de la guerre sous-marine*.
CHARGUÉRAUD-HARTMANN. — *Droit international et guerre maritime*.

Edmond DELAGE. — *Les dessous politiques de la guerre sous-marine allemande.*

1921. Capitaine de frégate DE L'ESCAILLE. — *De l'aviation maritime.*

Capitaine de corvette BARET. — *La prétendue faillite du sous-marin.*

1922. Edmond DELAGE. — *Bernstorff et la guerre sous-marine.*
ALESSANDRI, commissaire en chef de la Marine. — *De la propriété ennemie dans la guerre sur mer.*

PUGET. — *Le droit d'Angarie.*

1927. DUPEYROUX. — *L'Arrêt de marchandises.*

1931. Lieutenant de vaisseau BARJOT. — *Réflexions sur la guerre Aéro-Navale.*

1933. Lieutenant de vaisseau BARJOT. — *Forces navales aériennes.*

ALESSANDRI, commissaire en chef de la Marine. — *La mer dans le Droit International.*

Revue de Paris. — 15 octobre 1933-1^{er} janvier 1934. Edmond DELAGE. *La guerre sous les Mers.*

Revue politique et parlementaire. — 10 décembre 1930.
Adolphe LAURENS. — *La conduite de la guerre sous-marine par les Allemands.*

Moniteur de la Flotte. — 8 et 15 septembre 1932.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
PREMIÈRE PARTIE. — La Guerre au Commerce .	5
CHAPITRE PREMIER. — <i>Importance de la Guerre au Commerce.</i>	9
I. — Besoins matériels grandissants des guerres modernes	9
II. — Évolution de l'Économie mondiale	15
III. — Évolution de la Guerre moderne	17
CHAPITRE II. — <i>Liberté des Mers</i>	20
I. — Théorie de la Guerre au Commerce.	21
II. — Théorie de la Liberté commerciale	25
III. — Système transactionnel de la Déclaration de Londres	30
IV. — Évolution historique des Droits des Neutres .	33
CHAPITRE III. — <i>Positions Diplomatiques des Puissances.</i>	38
I. — Politique Britannique	40
II. — Politique américaine.	46
III. — Politique Française	53
DEUXIÈME PARTIE. — La Guerre sous-marine commerciale.	61
CHAPITRE PREMIER. — <i>Histoire Diplomatique.</i>	62
I. — Conférence de la Paix-1919.	63
II. — Conférence de Washington-1922.	64
III. — Conférence de Londres-1930	71

CHAPITRE II. — <i>Discussion doctrinale</i>	78
I. — Théorie de la guerre sous-marine « intégrale ».	78
II. — Conception anglo-saxonnes hostiles à la guerre sous-marine commerciale.	88
III. — Système transactionnel du Traité de Londres.	96
CHAPITRE III. — <i>Application du Droit des Prises</i>	97
CHAPITRE IV. — <i>Blocus sous-marin</i>	107
I. — Blocus classique de la Déclaration de Londres.	107
II. — Blocus moderne.	110
LA PIRATERIE SOUS-MARINE	117
TROISIÈME PARTIE. — Les Transformations actuelles de la Guerre de Course	
CHAPITRE PREMIER. — <i>Leçons de la guerre de 1914</i>	123
I. — Échec relatif des Corsaires allemands de surface.	123
II. — La guerre sous-marine sans restriction a failli réussir en avril 1917	125
CHAPITRE II. — <i>Servitudes juridiques et politiques</i>	134
CHAPITRE III. — <i>Rénovation de la Guerre de Course</i>	142
I. — La Course de surface	142
II. — La Course sous-marine.	144
III. — La Course aérienne	151
CONCLUSIONS GÉNÉRALES.	161
BIBLIOGRAPHIE	167

MAYENNE, IMPRIMERIE FLOCH. — 28-2-1934.
